

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/317

od 11. veljače 2019.

o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 11. stavak 6.,uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu ⁽²⁾, a posebno njezin članak 15. stavak 4.,

budući da:

- (1) Shemom izvedbe iz članka 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 trebala bi se poboljšati izvedba usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija u okviru jedinstvenog europskog neba.
- (2) Sustav naknada za usluge u zračnoj plovidbi iz članka 15. Uredbe (EZ) br. 550/2004 od ključne je važnosti za uspješnu provedbu programa performansi i stoga ga treba dopuniti. Sustav utvrđivanja naknada trebao bi pridonijeti većoj transparentnosti pri utvrđivanju, uvođenju i naplati naknada korisnicima zračnog prostora te bi trebao pridonijeti troškovnoj učinkovitosti pružanja usluga u zračnoj plovidbi i učinkovitosti letova, uz istodobno održavanje optimalne razine sigurnosti. Sustav utvrđivanja naknada trebao bi biti u skladu s Eurocontrolovim sustavom naplate rutnih naknada i člankom 15. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. („Čikaška konvencija“).
- (3) Radi jasnoće te kako bi se osigurao prilagođeni regulatorni okvir za treće referentno razdoblje programa performansi, treba revidirati provedbena pravila kojima se uređuju program performansi i sustav obračuna naknada iz Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 390/2013 ⁽³⁾ i Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 391/2013 ⁽⁴⁾ te konsolidirati te odredbe u jedinstvenoj provedbenoj uredbi.

⁽¹⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 1.⁽²⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 10.⁽³⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 390/2013 od 3. svibnja 2013. o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije (SL L 128, 9.5.2013., str. 1.).⁽⁴⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 391/2013 od 3. svibnja 2013. o utvrđivanju zajedničkog sustava obračuna naknada za usluge u zračnoj plovidbi (SL L 128, 9.5.2013., str. 31.).

- (4) U skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 549/2004, shemom izvedbe trebalo bi obuhvatiti usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije iz članka 6. Uredbe (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾. Stoga bi se ova Uredba trebala primjenjivati na upravitelja mreže imenovanog u skladu s člankom 4. stavkom 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 ⁽⁶⁾.
- (5) Program performansi i sustav utvrđivanja naknada trebali bi poboljšati performanse usluga u zračnoj plovidbi pristupom „od vrata do vrata” koji obuhvaća rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Njima bi se trebala poticati dugoročna poboljšanja performansi usluga u zračnoj plovidbi, što se odražava u europskom glavnom planu ATM-a ⁽⁷⁾, ne ispuštajući iz vida prevladavajuće ciljeve sigurnosti. Program performansi trebao bi doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovstva te omogućiti optimalnu upotrebu zračnog prostora, uzimajući u obzir protok zračnog prometa u europskom zračnom prostoru.
- (6) Tijelo za ocjenu performansi na zahtjev Komisije može dati neovisne savjete Komisiji u svim područjima koja utječu na performanse usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija u Uniji.
- (7) Nacionalna nadzorna tijela trebala bi imati mogućnost od svih relevantnih strana, uključujući pružatelje usluga u zračnoj plovidbi pod njihovim nadzorom, dobiti relevantne podatke potrebne za osiguravanje pravilne provedbe i nadzora ove Uredbe na lokalnoj razini. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi olakšati preglede i ankete koje provode nacionalna nadzorna tijela u svrhu praćenja provedbe programa performansi i sustava utvrđivanja naknada.
- (8) Upravitelj mreže trebao bi osigurati relevantne ulazne podatke za određivanje ciljeva na razini Unije, na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora te podupirati postizanje ciljeva performansi mjerama i postupcima iz plana mrežnih operacija.
- (9) Pri provedbi programa performansi Komisija i države članice trebale bi se koordinirati s Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa kako bi se osiguralo da se sigurnosni aspekti rješavaju na odgovarajući način, u skladu sa sigurnosnim ciljevima i zahtjevima koji proizlaze iz Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾.
- (10) Trajanje referentnog razdoblja za program performansi trebalo bi biti takvo da pruža sigurnost potrebnu za provedbu višegodišnjih programa ulaganja kako bi se postigao očekivani povrat od ulaganja u obliku poboljšanja performansi, a da se istodobno omogući točnost predviđanja.
- (11) Ključne pokazatelje performansi trebalo bi definirati u ključnim područjima performansi povezanim sa sigurnošću, okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću. Ti ključni pokazatelji performansi trebali bi se upotrebljavati u svrhu određivanja ostvarivih, održivih, realističnih i vremenski ograničenih ciljeva performansi na razini Unije, nacionalnoj razini ili razini funkcionalnog bloka zračnog prostora. Ključni pokazatelji performansi trebali bi obuhvaćati i rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, kao i mrežne funkcije, kako bi se poboljšale ukupne performanse mreže.
- (12) Komisija bi trebala utvrditi ciljeve performansi na razini Unije, uzimajući u obzir razinu performansi koja je ostvarena u prethodnom referentnom razdoblju ili više njih i relevantne ulazne podatke koje dostavljaju tijelo za ocjenu performansi, upravitelj mreže i nacionalna nadzorna tijela. Podaci nacionalnih nadzornih tijela trebali bi posebno uključivati početni trošak i informacije o predviđanjima prometa za predmetno referentno razdoblje. Komisija bi trebala potkrijepiti ciljeve performansi na razini Unije opisom temeljnih pretpostavki i obrazloženja. Određivanje ciljeva performansi na razini Unije trebalo bi biti podložno savjetovanju s dionicima.

⁽⁵⁾ Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru) (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

⁽⁶⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 od 24. siječnja 2019. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom (ATM) i stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 (SL L 28, 31.1.2019., str. 1.).

⁽⁷⁾ Kako je definirano u članku 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 409/2013 od 3. svibnja 2013. o definiciji zajedničkih projekata, uspostavi upravljanja i utvrđivanju poticaja za potporu provedbi europskoga glavnog plana upravljanja zračnim prometom – Tekst značajan za EGP (SL L 123, 4.5.2013., str. 1.).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

- (13) Države članice trebale bi moći odlučiti jesu li njihovi planovi performansi uspostavljeni na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, uzimajući u obzir lokalne okolnosti.
- (14) Nacionalna nadzorna tijela trebala bi biti odgovorna za razvoj planova performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, uključujući obvezujuće ciljeve performansi, na temelju ključnih pokazatelja performansi koji se primjenjuju na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora. Planovi performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora trebali bi uključivati inicijative za podupiranje prekogranične suradnje između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, bez obzira na njihov geografski opseg.
- (15) U planovima performansi trebalo bi osigurati potpunu transparentnost u pogledu utvrđenih troškova novih i postojećih ulaganja u odnosu na kupnju, razvoj ili najam trajnih sredstava. Velika ulaganja trebaju biti detaljna i opravdana te u skladu s uvođenjem SESAR-a i očekivanim poboljšanjima performansi.
- (16) Savjetovanja bi se trebala održati na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora kako bi se osiguralo da se stajališta dionika uzimaju u obzir pri uspostavi planova performansi i ciljeva koji se u njima navode.
- (17) S obzirom na snažnu povezanost različitih ključnih područja performansi, potrebno je na odgovarajući način uzeti u obzir međuovisnost ciljeva performansi za potrebe određivanja ciljeva, uzimajući u obzir prevladavajuće ciljeve sigurnosti.
- (18) Ciljevi performansi trebali bi biti popraćeni poticajima kako bi se poduprle bolje performanse, uključujući primjenu mehanizma podjele rizika povezanog s prometom kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću. Programi poticaja trebali bi biti djelotvorni i u njima bi se na nediskriminacijski i transparentan način trebali utvrditi parametri usmjereni na nagrađivanje ili kažnjavanje za stvarne performanse u odnosu na donesene ciljeve performansi. Ključno područje performansi povezano sa sigurnošću ne bi trebalo podlijeći poticajima jer prevladava u odnosu na ostala područja. Države članice trebale bi osigurati da provedba programa poticaja ne utječe negativno na planirana i tekuća ulaganja usmjerena na osiguravanje primjerenog kapaciteta i učinkovitosti leta za korisnike.
- (19) Države članice trebale bi donijeti nacрте planova performansi i dostaviti ih Komisiji kako bi ih Komisija ocijenila i revidirala. U tom bi pogledu Komisija trebala prvo provjeriti jesu li planovi performansi potpuni. Ako su planovi potpuni, Komisija bi trebala ocijeniti jesu li predloženi ciljevi performansi koji su navedeni u planovima performansi u skladu s ciljevima performansi na razini Unije. Ako se ne može utvrditi potrebna usklađenost, Komisija bi trebala zatražiti od država članica da revidiraju svoje planove i ciljeve performansi ili da poduzmu korektivne mjere.
- (20) Države članice trebale bi donijeti i objaviti završne verzije svojih planova performansi tek nakon što Komisija potvrdi da su nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora („ciljevi performansi FAB-a”) koji su u njima navedeni usklađeni s ciljevima na razini Unije.
- (21) Ciljevi određeni u nacртima planova performansi trebali bi se primjenjivati tijekom postupaka ocjenjivanja od početka referentnog razdoblja i, prema potrebi, tijekom revizije ciljeva performansi određenih na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora. Nakon donošenja završnih planova performansi ciljevi performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću trebali bi se primjenjivati retroaktivno prilagodbom jediničnih cijena kako bi se osiguralo da korisnici zračnog prostora imaju koristi od poboljšanja performansi od početka referentnog razdoblja.
- (22) Države članice trebale bi zatražiti dopuštenje Komisije ako žele revidirati cilj performansi ili više njih tijekom referentnog razdoblja. Takav se zahtjev može podnijeti ako su dosegnuti pragovi upozorenja ili ako država članica dokaže da početni podaci, pretpostavke i obrazloženja – među ostalim o ulaganjima – na kojima se temelje ciljevi performansi, u znatnoj i trajnoj mjeri nisu više točni zbog okolnosti koje nisu bile predvidive u vrijeme donošenja plana performansi. Komisija bi trebala ovlastiti dotičnu državu članicu da nastavi s predviđenom revizijom samo ako je to potrebno i razmjerno s obzirom na prethodno navedene okolnosti te ako se revidiranim ciljevima performansi osigurava usklađenost s ciljevima performansi na razini Unije.
- (23) Uvođenje novih tehnologija i poslovnih modela za poticanje pružanja integriranih usluga trebalo bi s vremenom dovesti do znatnog smanjenja troškova za korisnike, ali može uzrokovati i početne troškove restrukturiranja. Ako država članica dokaže da mjere restrukturiranja donose neto korist za korisnike, trebala bi moći zatražiti i reviziju lokalnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću kako bi osigurala povrat povezanih troškova restrukturiranja revizijom utvrđenih troškova iz planova performansi, podložno odobrenju Komisije.

- (24) Komisija bi trebala revidirati ciljeve performansi na razini Unije tijekom referentnog razdoblja kako bi utvrdila jesu li i dalje primjereni. Komisija bi trebala razmotriti reviziju ciljeva performansi na razini Unije ako se tijekom referentnog razdoblja dokaže da ti ciljevi više nisu primjereni s obzirom na promijenjene okolnosti te da je revizija ciljeva potrebna i razmjerna. Nakon revizije ciljeva na razini Unije tijekom referentnog razdoblja trebalo bi započeti novo referentno razdoblje, što uključuje uspostavljanje povezanih planova performansi i ciljeva performansi određenih na nacionalnoj razini ili razini funkcionalnog bloka zračnog prostora.
- (25) Uz to, mrežne funkcije trebale bi podlijevati ciljevima performansi i pridonijeti ostvarivanju ciljeva performansi na razini Unije. U tu bi svrhu upravitelj mreže trebao pripremiti plan performansi mreže koji bi Komisija trebala provjeriti i donijeti.
- (26) Djelotvorno operativno partnerstvo i suradnja u donošenju odluka među glavnim dionicima, kao što su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, funkcionalni blokovi zračnog prostora, zračne luke, civilni i vojni korisnici zračnog prostora i upravitelj mreže, od ključne su važnosti za postizanje ciljeva performansi mrežnih funkcija.
- (27) Utvrđeni troškovi usluga u zračnoj plovidbi trebali bi se financirati naknadama koje se naplaćuju korisnicima zračnog prostora. Te bi naknade trebalo naplaćivati u zonama naplate uspostavljenima za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Države članice trebale bi osigurati da je zemljopisno područje zona naplate jasno definirano i da su zone naplate u skladu s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi. Možda će biti potrebno izmijeniti zonu naplate terminalnih naknada tijekom referentnog razdoblja zbog promjena u radu zračnih luka.
- (28) Trebalo bi utvrditi troškovnu osnovicu za naknade, koja se sastoji od utvrđenih troškova prihvatljivih usluga i objekata u zračnoj plovidbi, za svaku zonu naplate. Uz to, državama članicama trebalo bi dopustiti da u te troškovne osnovice uključe utvrđene troškove koje su imala njihova nacionalna nadzorna tijela te druge državne troškove povezane s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi.
- (29) Utvrđeni troškovi za rutne i terminalne naknade trebali bi se odrediti prije početka svakog referentnog razdoblja kao dio planova performansi. Ti utvrđeni troškovi određuju se za svaku kalendarsku godinu predmetnog referentnog razdoblja. Nacionalna nadzorna tijela trebala bi provjeriti da ti utvrđeni troškovi uključuju samo troškovne stavke koje su prihvatljive u okviru programa performansi i sustava obračuna naknada.
- (30) Utvrđeni troškovi uključeni u troškovnu osnovicu za rutne ili terminalne usluge u zračnoj plovidbi trebali bi uključivati troškove osoblja, troškove poslovanja koji nisu troškovi osoblja, troškove amortizacije, troškove kapitala i izvanredne troškove. Stvarno nastali troškovi trebali bi se na godišnjoj osnovi prijaviti u skladu s istom kategorizacijom kako bi se osigurala usklađenost i transparentnost.
- (31) Nacionalna nadzorna tijela trebala bi prije početka svakog referentnog razdoblja definirati kriterije za raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga te o tome obavijestiti Komisiju. Tim bi se kriterijima trebalo osigurati transparentno određivanje utvrđenih troškova i jamčiti da ne postoje unakrsne subvencije između rutnih i terminalnih usluga.
- (32) Države članice trebale bi svake godine izračunavati jedinične cijene za svoje zone naplate rutnih i terminalnih naknada. Pri izračunu jedinične cijene države članice trebale bi osigurati da se usluge ili objekti koji se financiraju iz javnih sredstava, uključujući programe pomoći Unije kao što su transeuropska prometna mreža, Instrument za povezivanje Europe i Kohezijski fond, ne naplaćuju korisnicima zračnog prostora. Pri izračunavanju jediničnih cijena, državama članicama trebalo bi dopustiti da prilagode svoje utvrđene troškove uzimajući u obzir inflaciju.
- (33) U programu performansi i sustavu utvrđivanja naknada trebao bi se predvidjeti mehanizam za podjelu rizika povezanog s prometom kako bi se potaknulo pružanje usluga. Nacionalna nadzorna tijela trebala bi imati mogućnost prilagoditi vrijednosti parametara podjele rizika povezanog s prometom kako su definirane u ovoj Uredbi kako bi se uzele u obzir lokalne okolnosti i kako bi se više potaknulo pružanje usluga u zračnoj plovidbi. To prilagođavanje trebalo bi provesti nakon savjetovanja s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi i korisnicima zračnog prostora. Međutim, tim se prilagodbama ne bi trebala smanjiti izloženost riziku dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili više njih u odnosu na mehanizam utvrđen u ovoj Uredbi.
- (34) Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi snositi rizik troškova koji proizlaze iz razlika između utvrđenih i stvarnih troškova, osim ograničenog broja troškovnih stavki podložnih posebnim zahtjevima.

- (35) Pružateljima usluga u zračnoj plovidbi ne bi trebalo dopustiti stvaranje financijskih viškova koji su rezultat otkazivanja ili odgode novih i postojećih ulaganja tijekom referentnog razdoblja. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi imati mogućnost da na godišnjoj osnovi prilagode planirana velika ulaganja tijekom referentnog razdoblja, podložno detaljnom obrazloženju i pod uvjetom da su zatražene promjene odobrila dotična nacionalna nadzorna tijela. Ako stvarni troškovi novih i postojećih ulaganja premašuju odgovarajuće utvrđene troškove tijekom referentnog razdoblja, nacionalna nadzorna tijela trebala bi biti odgovorna za provjeru detaljnih obrazloženja koje dostave pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i za odobravanje svih naknadnih povrata dodatnih troškova od korisnika zračnog prostora. Sve bitne razlike u tim troškovima ne bi trebalo naplatiti korisnicima, osim ako je nacionalno nadzorno tijelo utvrdilo da su dodatni troškovi nastali isključivo zbog novih i postojećih ulaganja potrebnih za operativne promjene koje su u skladu s provedbom glavnog europskog plana ATM-a, a posebno zajedničkih projekata SESAR.
- (36) Nepredvidive promjene u primjenjivim pravnim odredbama ili financijskim uvjetima mogu tijekom referentnog razdoblja dovesti do znatnih odstupanja stvarnih troškova za mirovine od utvrđenih troškova za mirovine u planovima performansi. Podložno kontroli nacionalnog nadzornog tijela te bi razlike u troškovima trebalo prenijeti na korisnike zračnog prostora prilagodbama jedinične cijene.
- (37) Države članice trebale bi svake godine odrediti jediničnu cijenu za svaku zonu naplate. Države članice trebale bi biti u mogućnosti zajednički odrediti svoje jedinične cijene, posebno kada se zone naplate protežu preko zračnog prostora više država članica ili kada su države članice stranke zajedničkog sustava rutnih naknada. Komisija bi trebala provjeriti da su jedinične cijene koje dostavljaju države članice u skladu s odredbama o izračunu jediničnih cijena iz ove Uredbe.
- (38) Sustavom utvrđivanja naknada trebale bi se osigurati potpune i transparentne informacije o troškovnim osnovicama, stvarnim troškovima i jediničnim cijenama. Prije početka referentnog razdoblja države članice trebale bi se s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, prema potrebi, operatorima i koordinatorima zračnih luka savjetovati o planiranim utvrđenim troškovima, planiranim ulaganjima, predviđanjima jedinica usluga i politici naplate naknada za predmetno referentno razdoblje. Tijekom referentnog razdoblja države članice trebale bi osigurati godišnje savjetovanje s tim dionicima o predviđenim jediničnim cijenama i stvarnim troškovima nastalima u vezi s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi. Države članice trebale bi u svrhu savjetovanja osigurati potpune i odgovarajuće informacije i staviti ih na raspolaganje svim subjektima s kojima se provodi savjetovanje.
- (39) Države članice trebale bi imati mogućnost da prilagode naknade za zračnu plovidbu kako bi osigurale poticaje za opremanje zrakoplova sustavima koji su uključeni u zajedničke projekte SESAR. Države članice trebale bi moći dodatno prilagođavati naknade, uzimajući u obzir razinu zagušenja mreže u određenom području ili na određenoj ruti u određeno vrijeme, radi povećanja učinkovitosti usluga u zračnoj plovidbi i promicanja njihove optimalne uporabe.
- (40) Kako bi se poboljšala učinkovitost sustava utvrđivanja naknada i smanjilo administrativno i računovodstveno radno opterećenje, države članice trebale bi imati mogućnost zajedničke naplate rutnih naknada s pomoću jedinstvene naknade po letu u okviru zajedničkog sustava rutnih naknada.
- (41) Trebalo bi predvidjeti mjere izvršenja kako bi se osiguralo da korisnici zračnog prostora brzo i u cijelosti plaćaju naknade za zračnu plovidbu.
- (42) Naknade za zračnu plovidbu za bilo koji pojedinačni let trebale bi se izračunati za svaku zonu naplate kao umnožak primjenjive jedinične cijene i broja jedinica usluga. Visina naknada koje se obračunavaju prije svega na lake zrakoplove ne smije odvrćati od upotrebe objekata i usluga koje su potrebne za sigurnost ili uvođenje novih tehnika i postupaka. Države članice trebale bi pokrivati troškove usluga koje pružatelji usluga u zračnoj plovidbi pruže letovima koji su izuzeti iz naknada za zračnu plovidbu.
- (43) Države članice trebale bi imati mogućnost, ako u prošlosti nije bilo operativnih problema, primijeniti pojednostavnjeni sustav utvrđivanja naknada kako bi stimulirale pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i smanjile administrativno opterećenje za dotične pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i nacionalna nadzorna tijela.
- (44) Ako se terminalne usluge u zračnoj plovidbi ili komunikacijske, navigacijske i nadzorne usluge, meteorološke usluge u zračnoj plovidbi i zrakoplovne informacije („CNS, MET i AIS”) ili usluge koje se odnose na podatke o ATM-u pružaju po tržišnim uvjetima, državama članicama trebalo bi dopustiti da te usluge izuzmu iz određenih odredbi koje se odnose na sustav utvrđivanja naknada i iz postavljanja ciljeva koji se odnose na isplativost. Države članice trebale bi moći utvrditi takve tržišne uvjete tijekom referentnog razdoblja.

- (45) Pružanje odgovarajućih podataka i informacija od strane nacionalnih nadzornih tijela, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, operatora zračne luke, koordinatora zračne luke, korisnika zračnog prostora i upravitelja mreže, ključno je za utvrđivanje i praćenje ciljeva performansi na razini Unije te na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora.
- (46) Nacionalna nadzorna tijela trebala bi redovito pratiti napredak postignut u ostvarivanju ciljeva performansi navedenih u planovima performansi. Ako ciljevi nisu ostvareni, dotična država članica ili nacionalno nadzorno tijelo trebalo bi primijeniti odgovarajuće mjere koje je utvrdilo kako bi riješilo taj problem.
- (47) Komisija bi trebala pratiti performanse usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija te redovito ocjenjivati postizanje ciljeva performansi. Komisija bi rezultate tog praćenja svake godine trebala dostaviti Odboru za jedinstveno nebo.
- (48) Ne dovodeći u pitanje zahtjeve o povjerljivosti koji se odnose na tržišne uvjete, ključne informacije i završna izvješća koja se zahtijevaju na temelju ove Uredbe trebali bi biti javno dostupni kako bi se zajamčila odgovarajuća transparentnost i omogućilo pravilno savjetovanje s dionicima.
- (49) Provedbena uredba (EU) br. 390/2013 i Provedbena uredba (EU) br. 391/2013 trebale bi se staviti izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020., ali bi se i dalje trebale primjenjivati nakon tog datuma na obveze koje se odnose na drugo referentno razdoblje.
- (50) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati na treće referentno razdoblje i na naredna referentna razdoblja. Kako bi se omogućili izrada ciljeva na razini Unije te priprema i donošenje planova performansi prije početka trećeg referentnog razdoblja, ova bi se Uredba trebala primjenjivati s trenutnim učinkom od dana njezina stupanja na snagu.
- (51) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno nebo,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. U ovoj se Uredbi utvrđuju mjere za funkcioniranje programa performansi i sustava utvrđivanja naknada za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije.
2. Ova se Uredba primjenjuje na pružanje usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija za opći zračni promet unutar europske regije Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva („ICAO”) („EUR”), u kojoj su države članice odgovorne za pružanje usluga u zračnoj plovidbi.

Ova se Uredba primjenjuje na:

- (a) pružatelje usluga u zračnoj plovidbi iz članka 2. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 549/2004;
- (b) tijelo koje je Komisija imenovala za obavljanje zadaća potrebnih za izvršavanje mrežnih funkcija („upravitelj mreže”) u skladu s člankom 6. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 551/2004 i imenovala u skladu s člankom 4. Provedbene uredbe (EU) 2019/123.

Ova se Uredba primjenjuje, za potrebe određivanja ciljeva i praćenja performansi, na troškovnu učinkovitost, na nadležna tijela ili subjekte koji snose prihvatljive troškove koji se trebaju naplatiti putem korisničkih naknada, kako je navedeno u članku 15. stavku 2. točki (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004 i u članku 22. stavku 1. trećem podstavku ove Uredbe.

3. Ova se Uredba primjenjuje na terminalne usluge u zračnoj plovidbi pružene u zračnim lukama koje se nalaze na državnim područjima država članica s 80 000 kretanja u zračnom prijevozu prema pravilima instrumentalnog letenja („IFR”).
4. Države članice mogu odlučiti primijeniti odredbe ove Uredbe i na terminalne usluge u zračnoj plovidbi koje se pružaju u zračnim lukama na njihovu državnom području koje nisu navedene u stavku 3.

5. Uz to, države članice mogu odlučiti primjenjivati odredbe ove Uredbe:
- (a) na usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije koje se pružaju u zračnom prostoru u njihovoj nadležnosti u drugim regijama ICAO-a osim regije ICAO EUR, ne dovodeći u pitanje prava i obveze država članica u skladu s Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. („Čikaška konvencija”);
 - (b) na pružatelje usluga u zračnoj plovidbi koji imaju odobrenje za pružanje usluga u zračnoj plovidbi bez izdavanja svjedodžbe, u skladu s člankom 7. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 550/2004.
6. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o svakoj odluci donesenoj na temelju stavka 4. ili 5.

Države članice osiguravaju da trajanje tih odluka odgovara trajanju referentnog razdoblja. Ne smiju izmijeniti ili povući te odluke tijekom referentnog razdoblja.

7. Ova se Uredba primjenjuje na treće referentno razdoblje kako je određeno u članku 7. i na naredna referentna razdoblja.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „stvarni trošak” znači trošak stvarno nastao u kalendarskoj godini za pružanje usluga u zračnoj plovidbi koje podliježu ovjerenim financijskim izvještajima ili, u nedostatku takvih ovjerenih financijskih izvještaja, koje podliježu završnoj reviziji;
- (2) „jedinica za operativne usluge u zračnom prometu” ili „jedinica ATS-a” znači civilna ili vojna jedinica odgovorna za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu u određenom zračnom prostoru;
- (3) „koordinator zračne luke” znači fizička ili pravna osoba koju imenuje država članica za izvršavanje koordinacijskih dužnosti u koordiniranim zračnim lukama navedenih u članku 4. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 ⁽⁹⁾;
- (4) „operator zračne luke” znači svaka pravna ili fizička osoba koja upravlja najmanje jednim aerodromom;
- (5) „korisnik zračnog prostora” znači operator zrakoplova za vrijeme letenja ili, ako je identitet operatora nepoznat, vlasnik zrakoplova, osim ako se može dokazati da je u to vrijeme druga osoba bila operator;
- (6) „predstavnik korisnika zračnog prostora” znači bilo koja pravna osoba ili subjekt koji zastupa interese jedne kategorije korisnika zračnog prostora ili više njih;
- (7) „centar oblasne kontrole zračnog prometa” znači jedinica koja pruža operativne usluge u zračnom prometu kontroliranim letovima u svojem području odgovornosti;
- (8) „zona naplate rutnih naknada” znači volumen zračnog prostora koji se proteže od tla do gornjeg zračnog prostora i uključuje taj gornji zračni prostor, u kojem se pružaju rutne usluge u zračnoj plovidbi i za koji su utvrđene jedinstvena troškovna osnovica i jedinstvena jedinična cijena;
- (9) „izuzetni događaj” znači okolnosti u kojima je kapacitet ATM-a neuobičajeno smanjen tako da je razina kašnjenja u upravljanju protokom zračnog prometa („ATFM”) neuobičajeno visoka kao rezultat planiranog ograničenja uzrokovanog operativnom ili tehničkom promjenom, krajnje nepovoljnim vremenskim uvjetima, nedostupnošću velikih dijelova zračnog prostora zbog prirodnih ili političkih razloga, ili industrijske akcije, i aktivacije Europske jedinice za koordinaciju kriznih situacija u zračnom prometu („EACCC”) od strane upravitelja mreže;
- (10) „IFR kretanja u zračnom prijevozu po godini” znači zbroj uzlijetanja i slijetanja izvedenih prema IFR-u, izračunan kao godišnji prosjek tijekom tri kalendarske godine prije godine u kojoj se nacrt plana performansi trebao dostaviti u skladu s člankom 12.;
- (11) „indeks predviđene inflacije” znači godišnji indeks inflacije temeljen na trećoj godini prije početka referentnog razdoblja i izračunan uporabom najnovije dostupne prognoze inflacije koja se odnosi na postotnu promjenu prosječnog indeksa potrošačkih cijena koju je objavio Međunarodni monetarni fond za dotičnu državu članicu u vrijeme izrade plana performansi. Ako je postotna promjena koju je objavio Međunarodni monetarni fond za određenu godinu negativna, upotrebljava se vrijednost koja iznosi nula;

⁽⁹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

- (12) „indeks stvarne inflacije” znači godišnji indeks stvarne inflacije temeljen na trećoj godini prije početka referentnog razdoblja i izračunan uporabom stope stvarne inflacije koju je Komisija objavila prema harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena Eurostata za dotičnu državu u travnju godine $n + 1$. Ako je postotna promjena koju je Komisija objavila za određenu godinu negativna, upotrebljava se vrijednost koja iznosi nula;
- (13) „veliko ulaganje” znači stjecanje, razvoj, zamjena, modernizacija ili najam trajnih sredstava koji predstavlja ukupnu vrijednost tijekom cijelog vijeka trajanja sredstava veću od pet milijuna EUR u realnim vrijednostima;
- (14) „nacionalno tijelo” znači regulatorno ili nadzorno tijelo koje je osnovala jedna ili više država članica na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora;
- (15) „novo i postojeće ulaganje” znači stjecanje, razvoj, zamjena, modernizacija ili najam trajnih sredstava ako su troškovi amortizacije, troškovi kapitala ili, u slučaju najma, operativni troškovi za to ulaganje nastali tijekom referentnog razdoblja obuhvaćenog planom performansi;
- (16) „referentno razdoblje” znači razdoblje valjanosti i primjene ciljeva performansi na razini Unije, kako je utvrđeno u članku 11. stavku 3. točki (d) Uredbe (EZ) br. 549/2004 i članku 7. ove Uredbe;
- (17) „referentna vrijednost” znači vrijednost koju izračunava upravitelj mreže za kašnjenje na ruti ATFM-a za svaku državu članicu i svaki funkcionalni blok zračnog prostora kako bi se osiguralo ostvarenje cilja povezanog s kašnjenjem na ruti ATFM-a u cijeloj Uniji;
- (18) „troškovi restrukturiranja” znači znatni jednokratni troškovi koje snose pružatelji usluga u zračnoj plovidbi u postupku restrukturiranja radi uvođenja novih tehnologija, postupaka ili poslovnih modela za poticanje pružanja integriranih usluga, isplate naknada zaposlenicima, zatvaranja centara za kontrolu zračnog prometa, prijenosa aktivnosti na nove lokacije, otpisa imovine ili stjecanja strateških udjela u drugim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi;
- (19) „neodobreni ulaz na uzletno-sletnu stazu” znači bilo koji događaj na aerodromu koji uključuje nepravilnu prisutnost zrakoplova, vozila ili osobe na zaštićenom području površine namijenjene za slijetanje i uzlijetanje zrakoplova;
- (20) „povreda minimuma razdvajanja” znači situacija u kojoj nisu održani propisani minimumi razdvajanja između zrakoplova;
- (21) „zona naplate terminalnih naknada” znači zračna luka ili skupina zračnih luka koje se nalaze na državnom području države članice, u kojoj se pružaju terminalne usluge u zračnoj plovidbi i za koju su utvrđene jedinstvena troškovna osnovica i jedinstvena jedinična cijena.

POGLAVLJE II.

ZADAĆE I ODGOVORNOSTI

Članak 3.

Pomoć tijela za ocjenu performansi

Ako je to potrebno za izvršavanje zadaća Komisije povezanih s detaljnim funkcioniranjem programa performansi, Komisija može od tijela za ocjenu performansi zatražiti pomoć koja se odnosi na sljedeće:

- (a) prikupljanje, pregled, potvrdu i širenje relevantnih podataka za performanse usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija;
- (b) odabir ili prilagodbu ključnih područja performansi;
- (c) definiciju ključnih pokazatelja performansi i pokazatelja za praćenje;
- (d) postavljanje raspona ciljeva performansi na razini Unije te postavljanje i reviziju ciljeva performansi na razini Unije;
- (e) utvrđivanje polaznih vrijednosti, pragova upozorenja i usporednih skupina iz članka 9. stavka 4.;
- (f) ocjenjivanje usklađenosti nacrt nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi određenih na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora („ciljevi performansi FAB-a”) s ciljevima performansi na razini Unije u skladu s člancima 14. i 15. te reviziju nacrt planova performansi u skladu s člankom 14. stavkom 1. i člankom 15. stavkom 1.;
- (g) provjeru potpunosti nacrt planova performansi u skladu s člankom 13.;

- (h) provjeru, u skladu s člankom 19., nacrtu plana performansi mreže kako je naveden u članku 10. stavku 5. ove Uredbe;
- i. ocjenjivanje revidiranih ciljeva performansi i korektivnih mjera koje su donijele države članice u skladu s člankom 15. stavkom 5.;
- (j) praćenje performansi usluga u zračnoj plovidbi, uključujući ulaganja i kapitalne rashode, na razini Unije, na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora;
- (k) praćenja performansi mrežnih funkcija u skladu s člankom 37. stavkom 2.;
- (l) ocjenjivanje, u skladu s člankom 37. stavkom 3., informacija primljenih od nacionalnih nadzornih tijela u odnosu na planove performansi, u svrhu praćenja performanse europske mreže ATM-a;
- (m) ocjenjivanje ostvarenja ciljeva performansi tijekom referentnog razdoblja;
- (n) održavanje i potporu povezane s koordinacijom kalendara za savjetovanje s dionicima u pogledu planova performansi i zahtjeva za savjetovanje iz članka 24. stavaka 2. i 3. i članka 30.

Članak 4.

Pružanje informacija i olakšavanje nadzora od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi

1. Ako je to potrebno za izvršavanje zadaća nacionalnih nadzornih tijela povezanih s detaljnim funkcioniranjem programa performansi, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi tim tijelima na zahtjev i bez odlaganja osiguravaju sljedeće:
 - (a) informacije o lokalnim uvjetima koji su relevantni za utvrđivanje nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi postavljenih na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora;
 - (b) podatke za utvrđivanje stope prinosa na kapital za naknade za zračnu plovidbu;
 - (c) informacije o planiranim ulaganjima tijekom pet godina od datuma zahtjeva, kojima se prikazuje profil planiranih rashoda za nova i postojeća ulaganja tijekom i nakon referentnog razdoblja te način na koji velika ulaganja doprinose performansama u svakom ključnom području performansi;
 - (d) svoj poslovni plan iz točke ATM/ANS.OR.D.005 Priloga III. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2017/373 ⁽¹⁰⁾;
 - (e) informacije potrebne za primjenu članka 28. stavka 3.;
 - (f) podatke o troškovnim osnovicama i informacije o raspodjeli troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, kao i podatke o prihodima od komercijalnih djelatnosti i podatke o primljenim javnim sredstvima.
2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi olakšavaju aktivnosti potrebne za praćenje iz članka 37. stavka 1. koje provodi nadležno nacionalno nadzorno tijelo ili se provode u njegovo ime u skladu s nacionalnim pravom države članice dotičnog tijela, posebno pružanjem odgovarajućih dokumenata, podataka, informacija i usmenih objašnjenja na zahtjev i, ako je to dopušteno nacionalnim pravom te države članice i u skladu s njime, omogućavanjem pristupa relevantnim objektima, zemljištu ili vozilima.

Članak 5.

Pomoć upravitelja mreže

Upravitelj mreže obavlja sljedeće zadaće koje se odnose na detaljno funkcioniranje programa performansi:

- (a) podupire Komisiju pružanjem odgovarajućih informacija za utvrđivanje ciljeva performansi na razini Unije prije početka referentnog razdoblja i za praćenje postizanja tih ciljeva tijekom referentnog razdoblja, među ostalim tako da Komisiji bez neopravdane odgode skrene pozornost na sve okolnosti u kojima nisu ostvareni ciljevi performansi ili ako se uoče znatni i trajni padovi u operativnim performansama;

⁽¹⁰⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 od 1. ožujka 2017. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom i za njihov nadzor, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 482/2008 i provedbenih uredbi (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 te o izmjeni Uredbe (EU) br. 677/2011 (SL L 62, 8.3.2017., str. 1.).

- (b) na zahtjev Komisije, pruža potporu nacionalnim nadzornim tijelima pružanjem odgovarajućih informacija za pripremu planova performansi i obavješćivanjem dotičnog nacionalnog nadzornog tijela, bez nepotrebne odgode, o svim okolnostima u kojima nisu ispunjeni nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a ili ako se uoče znatni i trajni padovi u operativnim performansama;
- (c) podupire pružatelje usluga u zračnoj plovidbi u postizanju nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a posebno izradom i provedbom plana mrežnih operacija iz članka 9. Provedbene uredbe (EU) 2019/123.

Članak 6.

Koordinacija s Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa

U skladu s člankom 13.a Uredbe (EZ) br. 549/2004 i u skladu s člankom 75. stavkom 2. točkom (h) i člankom 93. točkom (b) Uredbe (EU) 2018/1139, Komisija i države članice surađuju s Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa kako bi se osiguralo:

- (a) da se sigurnosni aspekti rješavaju na odgovarajući način, uključujući utvrđivanje, reviziju i provedbu ključnih pokazatelja performansi i ciljeva performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom sa sigurnošću;
- (b) da su ključni pokazatelji performansi i ciljevi performansi u ključnom području performansi povezanom sa sigurnošću u skladu s Europskim planom za sigurnost zračnog prometa iz članka 6. Uredbe (EU) 2018/1139.

POGLAVLJE III.

ODREĐIVANJE CILJEVA U POGLEDU PERFORMANSI

Članak 7.

Trajanje referentnih razdoblja

1. Treće referentno razdoblje obuhvaća kalendarske godine od 2020. do 2024., uključujući 2020. i 2024.
2. Naredna referentna razdoblja obuhvaćaju po pet kalendarskih godina.
3. Trajanjem referentnih razdoblja navedenih u stavcima 1. i 2. ne dovodi se u pitanje članak 10. stavak 6.

Članak 8.

Ključni pokazatelji performansi i pokazatelji za praćenje

1. Ključni pokazatelji performansi i pokazatelji za praćenje performansi usluga u zračnoj plovidbi na razini Unije za svako ključno područje performansi utvrđeni su u odjeljku 1. Priloga I.
2. Ključni pokazatelji performansi i pokazatelji za praćenje performansi usluga u zračnoj plovidbi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora utvrđeni su u odjeljku 2. Priloga I.
3. Ključni pokazatelji performansi i pokazatelji za praćenje performansi mrežnih funkcija utvrđeni su u odjeljku 3. Priloga I.
4. Države članice mogu utvrditi ključne pokazatelje performansi i pokazatelje za praćenje uz one iz stavka 2., posebno u pogledu civilno-vojnih ili meteoroloških aspekata.

Članak 9.

Ciljevi performansi na razini Unije

1. Najkasnije 19 mjeseci prije početka referentnog razdoblja, nacionalna nadzorna tijela dostavljaju Komisiji podatke o početnim troškovima i informacije o predviđanjima prometa iz članka 10. stavka 2. točke (f) koji se odnose na to sljedeće referentno razdoblje kao ulazne podatke za određivanje ciljeva performansi na razini Unije.
2. Najkasnije 15 mjeseci prije početka referentnog razdoblja Komisija objavljuje okvirne ciljane raspone za ciljeve performansi na razini Unije koji se sastoje od godišnjih minimalnih i maksimalnih vrijednosti unutar kojih Komisija namjerava postaviti ciljeve performansi na razini Unije.

Komisija se o tim indikativnim rasponima ciljeva savjetuje s dionicima iz članka 10. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 549/2004, drugim relevantnim osobama i organizacijama te, u vezi sa sigurnosnim aspektima, s Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa.

3. Najkasnije sedam mjeseci prije početka referentnog razdoblja, Komisija u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 549/2004 donosi ciljeve performansi na razini Unije za ključne pokazatelje performansi iz članka 8. stavka 1.

U tu svrhu Komisija:

- (a) uzima u obzir relevantne ulazne podatke tijela za ocjenu performansi, upravitelja mreže i nacionalnih nadzornih tijela;
- (b) upotrebljava predviđanja rutnog zračnog prometa, izražena u IFR kretanjima i jedinicama usluga te temeljena na najnovijem dostupnom osnovnom predviđanju Službe za statistiku i predviđanja Eurocontrola (STATFOR);
- (c) svaki cilj performansi na razini Unije potkrepljuje opisom temeljnih pretpostavki i obrazloženjem za taj cilj, uključujući upotrebu ulaznih podataka iz točke (a) ovog stavka, ishod savjetovanja iz stavka 2. i druge relevantne činjenične podatke.

4. Zajedno s donošenjem ciljeva performansi na razini Unije, Komisija utvrđuje:

- (a) „polaznu vrijednost za utvrđene troškove” na razini Unije i „polaznu vrijednost za utvrđeni jedinični trošak” za potrebe određivanja ciljeva u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću za ključni pokazatelj performansi iz Priloga I. odjeljka 1. točke 4.1. Te se polazne vrijednosti izračunavaju za godinu koja prethodi početku referentnog razdoblja.

Polazna vrijednost za utvrđene troškove procjenjuje se na temelju stvarnih troškova dostupnih za prethodno referentno razdoblje i prilagođava se kako bi se uzele u obzir najnovije dostupne procjene troškova, varijacije u prometu i njihov odnos prema troškovima.

Polazna vrijednost za utvrđeni jedinični trošak izvodi se dijeljenjem polazne vrijednosti za utvrđene troškove s predviđanjem prometa izraženim u jedinicama usluga za godinu koja prethodi početku referentnog razdoblja;

- (b) pragove upozorenja iznad kojih države članice mogu zatražiti reviziju ciljeva performansi navedenih u planovima performansi u skladu s člankom 18. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i. Ti se pragovi upozorenja temelje na sljedećim parametrima:
 - i. odstupanju stvarnog prometa od predviđanja prometa za određenu kalendarsku godinu, izraženim kao postotak IFR kretanja;
 - ii. odstupanju stvarnog prometa od predviđanja prometa za određenu kalendarsku godinu, izraženim kao postotak jedinica usluga;
 - iii. promjeni referentnih vrijednosti kao rezultatu sezonskih ažuriranja plana mrežnih operacija na temelju članka 9. stavka 4. točke (a) i članka 9. stavka 8. Provedbene uredbe (EU) 2019/123 u usporedbi s referentnim vrijednostima iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana performansi. Ta se promjena izražava kao postotak promjene ili kao dio minuta kašnjenja na ruti ATFM-a, ovisno o veličini referentnih vrijednosti;
- (c) usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem za potrebe ocjenjivanja ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

Članak 10.

Planovi performansi

1. Nacionalna nadzorna tijela sastavljaju planove performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora.
2. Planovi performansi sastavljaju se u skladu s predloškom utvrđenim u Prilogu II. i uključuju:
 - (a) obvezujuće nacionalne ciljeve performansi ili obvezujuće ciljeve performansi FAB-a, utvrđene na temelju ključnih pokazatelja performansi iz članka 8. stavka 2., uključujući „polaznu vrijednost za utvrđene troškove” i „polaznu vrijednost za utvrđeni jedinični trošak” za svaku zonu naplate, za potrebe određivanja ciljeva u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću. Te se polazne vrijednosti izračunavaju za godinu koja prethodi početku referentnog razdoblja.

Polazna vrijednost za utvrđene troškove procjenjuje se na temelju stvarnih troškova dostupnih za prethodno referentno razdoblje i prilagođava se kako bi se uzele u obzir najnovije dostupne procjene troškova, varijacije u prometu i njihov odnos prema troškovima.

Polazna vrijednost za utvrđene jedinične troškove izvodi se dijeljenjem polazne vrijednosti za utvrđene troškove s najnovijim dostupnim predviđanjem prometa izraženim u jedinicama usluga za godinu koja prethodi početku referentnog razdoblja.

- (b) utvrđene troškove za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi određene u skladu s člankom 15. stavkom 2. točkama (a) i (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004 i ovom Uredbom;
- (c) programe poticaja uspostavljene u skladu s člankom 11. kojima se određuju parametri programa poticaja, mehanizam modulacije središnjih vrijednosti iz članka 11. stavka 3. ako je primjenjivo, kao i mjere kojima se nastoje postići ciljevi tih programa poticaja;
- (d) opis mjera kojima se nastoje postići ciljevi performansi;
- (e) potvrdu da je plan u skladu s područjem primjene ove Uredbe na temelju članka 1. ove Uredbe i članka 7. Uredbe (EZ) br. 549/2004;
- (f) predviđanja rutnog zračnog prometa, izražena u IFR kretanjima i jedinicama usluga te temeljena na osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurocontrola;
- (g) predviđanja terminalnog zračnog prometa, izražena u IFR kretanjima i jedinicama usluga te temeljena na osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurocontrola;
- (h) opis inicijativa za potporu prekograničnoj koordinaciji i pružanju prekograničnih usluga koje su korisne za operativne performanse ili troškovnu učinkovitost, ili za oboje;
- (i) informacije:
 - i. o velikim ulaganjima;
 - ii. o planovima promjena u upravljanju za uvođenje velikih promjena zračnog prostora ili za poboljšanja sustava ATM-a, s ciljem smanjenja bilo kakvog negativnog utjecaja na performanse mreže.

Međutim, kad je riječ o točkama (f) i (g), nacionalna nadzorna tijela mogu odlučiti da se upotrebljavaju i druga predviđanja rutnog i terminalnog prometa uz ona koja se temelje na osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurocontrola. U tom slučaju savjetuju se s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi i navode razloge za upotrebu drugih predviđanja u planu performansi. Sve razlike u odnosu na osnovno predviđanje STATFOR-a Eurocontrola moraju biti povezane s posebnim lokalnim čimbenicima koji nisu dovoljno uzeti u obzir u osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurocontrola. Ista predviđanja upotrebljavaju se za sva ključna područja performansi.

3. Planovi performansi mogu sadržavati dodatne ciljeve performansi određene na temelju ključnih pokazatelja performansi iz članka 8. stavka 4. Ti ciljevi doprinose postizanju ciljeva performansi iz članka 9. stavka 3. i stavka 2. točke (a) ovog članka.

4. U skladu s člankom 10. stavkom 1. i člankom 11. stavkom 3. točkom (b) Uredbe (EZ) br. 549/2004, nacionalna nadzorna tijela savjetuju se s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, prema potrebi, s operatorima i koordinatorima zračnih luka o nacrtima planova performansi, uključujući ciljeve performansi i programe poticaja koji su u njima navedeni.

5. Upravitelj mreže sastavlja plan performansi mreže. Planovi performansi mreže sastavljaju se u skladu s predloškom utvrđenim u Prilogu III. i u njima su utvrđeni:

- (a) dodana vrijednost upravitelja mreže u smislu podupiranja aktivnosti država članica, funkcionalnih blokova zračnog prostora, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi te civilnih i vojnih korisnika zračnog prostora prema ostvarenju ciljeva povezanih s kapacitetom i okolišem te je određen doprinos mrežnih funkcija postizanju ciljeva performansi na razini Unije;
- (b) ciljevi performansi i ciljevi za upravitelja mreže te za svaku mrežnu funkciju i mjere usmjerene na postizanje tih ciljeva.

6. Ako je Komisija u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (c) četvrtim podstavkom Uredbe (EZ) br. 549/2004 revidirala ciljeve performansi na razini Unije, države članice revidiraju svoje planove performansi i uključuju revidirane ciljeve performansi u skladu s ovom Uredbom.

Članak 11.

Programi poticaja

1. Programi poticaja uključeni u planove performansi kako su ih donijele države članice:
 - (a) sadržavaju utvrđene poticaje financijske prirode za postizanje ciljeva performansi u ključnim područjima performansi povezanim s troškovnom učinkovitošću i kapacitetom na djelotvoran i razmjeran način;
 - (b) primjenjuju se tijekom cijelog razdoblja obuhvaćenog planom performansi;
 - (c) nediskriminirajući su, transparentni i djelotvorni;
 - (d) primjenjuju se na rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi.
2. Programi poticaja za ciljeve performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću uređeni su člancima 27. i 28.

3. Programi poticaja za ciljeve performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom moraju biti u skladu su s načelima navedenima u stavku 1. te sa sljedećim načelima:

- (a) moraju biti razmjerni razini kašnjenja ATFM-a i sadržavati financijske pogodnosti i financijske nepogodnosti koje imaju znatan utjecaj na prihode izložene riziku;
- (b) određuju se tako da su maksimalne financijske nepogodnosti barem jednake maksimalnim financijskim pogodnostima.

Nacionalno nadzorno tijelo određuje maksimalne fiksne postotke iz točke 2.1.(a) drugog odlomka i točke 2.2.(a) drugog odlomka Priloga XIII. te iz točke 2.1.(b) drugog odlomka i točke 2.2.(b) drugog odlomka Priloga XIII. za izračun financijskih pogodnosti i nepogodnosti, podložno savjetovanju s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi.

S obzirom na maksimalne fiksne postotke iz točke 2.1.(a) drugog odlomka i točke 2.2.(a) drugog odlomka Priloga XIII. za izračun financijskih pogodnosti, ti postoci ne smiju premašiti 2 %;

- (c) za potrebe izračunavanja financijskih pogodnosti i nepogodnosti upotrebljavaju se središnje vrijednosti.

Nacionalno nadzorno tijelo odlučuje, prije početka referentnog razdoblja, hoće li te središnje vrijednosti biti utemeljene:

- i. na ciljevima performansi na nacionalnoj razini, raščlanjenima na razini svakog pojedinačnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi; ili
- ii. na prilagođenim ciljevima performansi na nacionalnoj razini, raščlanjenima na razini svakog pojedinačnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, koje na godišnjoj razini određuje nacionalno nadzorno tijelo za sljedeću godinu u skladu s točkom 1. Priloga XIII. i podložno savjetovanju s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi. Mehanizam modulacije utvrđuje se u planu performansi i primjenjuje se za svaku godinu referentnog razdoblja te se ne mijenja tijekom referentnog razdoblja.

Nacionalno nadzorno tijelo jednom godišnje obavješćuje Komisiju o središnjim vrijednostima;

- (d) mora postojati simetričan raspon oko središnje vrijednosti koju određuje nacionalno nadzorno tijelo, podložno savjetovanju s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, kako bi se osiguralo da manje promjene u kašnjenju ATFM-a ne dovedu ni do kakvih financijskih pogodnosti ili nepogodnosti;
- (e) ako je stvarno prosječno kašnjenje ATFM-a po letu u godini n niže od središnje vrijednosti određene za godinu n i izvan raspona iz točke (d), to rezultira financijskom pogodnošću tako što se povećava jedinična cijena u godini $n + 2$ u skladu s točkom 2. Priloga XIII.;
- (f) ako je stvarno prosječno kašnjenje ATFM-a po letu u godini n više od središnje vrijednosti određene za godinu n i izvan raspona iz točke (d), to rezultira financijskom nepogodnošću tako što se smanjuje jedinična cijena u godini $n + 2$ u skladu s točkom 2. Priloga XIII.;

- (g) za rutne ciljeve u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom i ako je plan performansi utvrđen na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, primjenjuju se sljedeće odredbe, uz načela iz točaka od (a) do (f):
- i. dotična nacionalna nadzorna tijela raščlanjuju cilj performansi FAB-a iz odjeljka 2. točke 3.1. podtočke (a) Priloga I. na razini svakog pojedinačnog dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi radi određivanja poticaja na nacionalnoj razini. Dobivene vrijednosti čine temelj za središnje vrijednosti iz točke (c);
 - ii. dotična nacionalna nadzorna tijela primjenjuju isti program poticaja na dosljedan način na sve dotične pružatelje usluga u zračnoj plovidbi;
 - iii. središnje vrijednosti za funkcionalni blok zračnog prostora upotrebljavaju se uz središnje vrijednosti na razini svakog pojedinačnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi iz točke i. te se temelje:
 - na ciljevima performansi na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora; ili
 - na prilagođenim ciljevima performansi na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora u skladu s točkom 1. Priloga XIII. i podložno savjetovanju s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi;
 - iv. odstupajući od točke (c) sva dotična nacionalna nadzorna tijela zajednički odlučuju hoće li središnje vrijednosti na razini svakog pojedinačnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora biti prilagođene ili ne. Ta se odluka na ujednačen način primjenjuje na sve središnje vrijednosti na razini svakog pojedinačnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora za vrijeme cijelog referentnog razdoblja;
 - v. ako se trebaju prilagoditi ciljevi performansi na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, isti se mehanizam modulacije primjenjuje na ciljeve performansi na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora;
 - vi. ako je ukupno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu u godini n na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora veće od središnje vrijednosti utvrđene za godinu n iz točke iii. i izvan raspona iz stavka 3. točke (d), ne primjenjuje se stavak 3. točka (e), a stavak 3. točka (f) primjenjuje se samo na one pružatelje usluga u zračnoj plovidbi za koje je stvarno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu u godini n veće od središnje vrijednosti utvrđene za godinu n i izvan raspona iz točke (d);
 - vii. ako je ukupno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu u godini n na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora manje od središnje vrijednosti utvrđene za godinu n iz točke iii. i izvan raspona iz stavka 3. točke (d), ne primjenjuje se stavak 3. točka (f), a stavak 3. točka (e) primjenjuje se samo na one pružatelje usluga u zračnoj plovidbi za koje je stvarno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu u godini n manje od središnje vrijednosti utvrđene za godinu n i izvan raspona iz točke (d).
4. U okviru programa poticaja iz planova performansi koje su donijele države članice mogu se odrediti i poticaji financijske prirode za ostvarenje ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s okolišem ili za postizanje dodatnih ciljeva performansi iz članka 10. stavka 3. u skladu sa stavkom 1. točkama (b) i (c), pod uvjetom da su djelotvorni i razmjerni. Ti bi se programi poticaja trebali primjenjivati uz programe poticaja iz stavaka 2. i 3. i neovisno o njima. Ukupna financijska pogodnost ili financijska nepogodnost iz tih programa poticaja ne smije premašiti 2 % odnosno 4 % utvrđenih troškova za godinu n.

POGLAVLJE IV.

DONOŠENJE, OCJENJIVANJE I REVIZIJA PLANOVA PERFORMANSI

Članak 12.

Donošenje i dostavljanje nacrtu planova performansi

Svaka država članica donosi nacrt plana performansi koji je sastavilo dotično nacionalno nadzorno tijelo ili više njih na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora i dostavlja ga Komisiji najkasnije tri mjeseca prije početka referentnog razdoblja na koje se odnosi. Ako se nacrt plana performansi sastavlja na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, on se dostavlja Komisiji nakon što sve dotične države članice donesu taj plan.

Članak 13.**Provjera potpunosti nacrt planova performansi**

1. Komisija provjerava sadržavaju li nacrti planova performansi koje su države članice dostavile u skladu s člankom 12. sve elemente potrebne za ocjenjivanje usklađenosti sa zahtjevima iz članka 10. stavaka 2. i 4. i, prema potrebi, članka 10. stavaka 3. i 5.

2. Ako Komisija nakon provedbe provjere iz stavka 1. zaključi da najmanje jedan element nedostaje, ona u roku od jednog mjeseca od datuma primitka nacrt plana performansi zahtijeva od dotične države članice ili više njih da dostave ažurirani nacrt plana performansi koji sadržava element ili elemente koji nedostaju.

U tom slučaju dotična država članica ili više njih Komisiji dostavlja ažurirani nacrt plana performansi bez nepotrebne odgode, a u svakom slučaju u roku od tri tjedna od datuma zahtijeva Komisije.

3. Nakon što je provela provjeru iz stavka 1. Komisija započinje ocjenjivanje nacrt plana performansi iz članka 14. nakon donošenja zaključka da nacrt plana performansi sadržava sve potrebne elemente ili nakon primitka ažuriranog nacrt plana performansi iz stavka 2., kako je primjenjivo.

Članak 14.**Ocjenjivanje i revizija nacrt planova i ciljeva performansi**

1. Komisija ocjenjuje usklađenost nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a navedenih u nacrtima planova performansi s ciljevima performansi na razini Unije na temelju kriterija propisanih u točki 1. Priloga IV. te uzima u obzir lokalne okolnosti. Komisija može nadopuniti ocjenjivanje revizijom nacrt planova performansi u odnosu na elemente navedene u točki 2. Priloga IV.

2. Ako Komisija na temelju ocjenjivanja iz stavka 1. zaključi da su ciljevi performansi navedeni u nacrtu plana performansi u skladu s ciljevima performansi na razini Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma primitka nacrt plana performansi ili, ako je primjenjivo, ažuriranog nacrt plana performansi iz članka 13. stavka 2., donosi odluku i o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih.

3. Ako Komisija na temelju ocjenjivanja iz stavka 1. zaključi da najmanje jedan cilj performansi naveden u nacrtu plana performansi nije u skladu s ciljevima performansi na razini Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma primitka nacrt plana performansi ili, ako je primjenjivo, ažuriranog nacrt plana performansi iz članka 13. stavka 2., donosi odluku o utvrđivanju preporuka iz članka 11. stavka 3. točke (c) druge podtočke Uredbe (EZ) br. 549/2004.

U tom slučaju dotična država članica ili više njih u roku od tri mjeseca od datuma donošenja odluke Komisije revidira ciljeve performansi i u skladu s time poduzima odgovarajuće mjere kako bi se revidirao nacrt plana performansi, uzimajući u obzir preporuke Komisije, te Komisiji dostavlja revidirani nacrt plana performansi.

Članak 15.**Ocjenjivanje revidiranih nacrt planova i ciljeva performansi te donošenje korektivnih mjera**

1. Po primitku revidiranog nacrt plana performansi dostavljenog u skladu s člankom 14. stavkom 3. Komisija ocjenjuje revidirani nacrt plana performansi i usklađenost navedenih revidiranih ciljeva performansi s ciljevima performansi na razini Unije na temelju kriterija propisanih u točki 1. Priloga IV. te uzima u obzir lokalne okolnosti. Komisija može nadopuniti ocjenjivanje revizijom nacrt planova performansi u odnosu na elemente navedene u točki 2. Priloga IV.

2. Ako Komisija na temelju ocjenjivanja iz stavka 1. zaključi da su revidirani ciljevi performansi navedeni u revidiranom nacrtu plana performansi u skladu s ciljevima performansi na razini Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma primitka revidiranog nacrt plana performansi donosi odluku i o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih.

3. Ako Komisija na temelju ocjenjivanja iz stavka 1. zaključi da postoje sumnje u pogledu usklađenosti revidiranih ciljeva performansi navedenih u revidiranom nacrtu plana performansi s ciljevima performansi na razini Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma primitka revidiranog nacrtu plana performansi započinje detaljno ispitivanje tih ciljeva performansi i relevantnih lokalnih okolnosti te, ako je potrebno, od nacionalnih nadzornih tijela zahtijeva dodatne informacije te o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih.

4. Ako nakon dovršetka detaljnog ispitivanja iz stavka 3. Komisija zaključi da su revidirani ciljevi performansi navedeni u revidiranom nacrtu plana performansi u skladu s ciljevima performansi na razini Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma početka detaljnog ispitivanja donosi odluku i o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih.

5. Ako nakon detaljnog ispitivanja iz stavka 3. Komisija zaključi da revidirani ciljevi performansi navedeni u revidiranom nacrtu plana performansi nisu u skladu s ciljevima performansi na razini Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma početka detaljnog ispitivanja donosi odluku o određivanju korektivnih mjera koje dotična država članica ili više njih treba poduzeti, u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (c) trećom podtočkom Uredbe (EZ) br. 549/2004.

6. Ako je Komisija donijela odluku iz stavka 5., dotična država članica ili više njih u roku od tri mjeseca od dana donošenja te odluke Komisiji dostavljaju mjere koje su poduzele na temelju te odluke, kao i informacije kojima se dokazuje da su te mjere u skladu s tom odlukom.

7. Na temelju informacija koje su joj dostavljene u skladu sa stavkom 6. Komisija ocjenjuje jesu li mjere koje je poduzela dotična država članica ili više njih dovoljne za osiguravanje postupanja u skladu s odlukom iz stavka 5., u skladu sa zahtjevima Uredbe (EZ) br. 549/2004 i ove Uredbe.

Ako Komisija zaključi da su te mjere dovoljne kako bi se osiguralo postupanje u skladu s odlukom iz stavka 5., ona o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih.

Ako Komisija zaključi da te mjere nisu dovoljne kako bi se osiguralo postupanje u skladu s odlukom iz stavka 5., ona o tome obavješćuje dotičnu državu članicu ili više njih i, prema potrebi, poduzima mjere za uklanjanje neusklađenosti, među ostalim mjerama predviđenima u članku 258. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 16.

Donošenje planova performansi

Svaka država članica donosi i objavljuje svoj plan performansi u jednoj od sljedećih situacija, prema potrebi:

- (a) nakon što je Komisija donijela odluku u skladu s člankom 14. stavkom 2. ili člankom 15. stavkom 2. ili 4.;
- (b) nakon što je Komisija donijela odluku na temelju članka 15. stavka 7. drugog podstavka;
- (c) nakon što je Komisija donijela odluku na temelju zahtjeva dotične države članice ili više njih da se ciljevi performansi revidiraju u referentnom razdoblju na temelju članka 18. stavka 1., pod uvjetom da je dotična država članica prilagodila plan performansi u pogledu revidiranih ciljeva performansi.

Članak 17.

Ciljevi performansi ili korektivne mjere donesene nakon početka referentnog razdoblja

1. Ako, zbog vremena potrebnog za dovršenje postupaka iz članaka 14. i 15., države članice ne mogu donijeti planove performansi prije početka referentnog razdoblja u skladu s člankom 16., ciljevi performansi navedeni u najnovijoj verziji nacrtu planova performansi privremeno se primjenjuju dok se ne donesu planovi performansi.

2. U slučaju iz stavka 1. nakon donošenja planova performansi ciljevi performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću primjenjuju se retroaktivno prilagodbom jediničnih cijena u skladu s člankom 29. stavkom 5.

*Članak 18.***Revizija ciljeva performansi tijekom referentnog razdoblja**

1. Tijekom referentnog razdoblja države članice mogu revidirati jedan cilj performansi naveden u planovima performansi ili više njih i donijeti planove performansi koji se na odgovarajući način mijenjaju, samo ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

- (a) dotična država članica ili više njih smatra da je namjeravana revizija potrebna i razmjerna s obzirom na pojavu najmanje jedne od sljedećih situacija:
 - i. dostignut je najmanje jedan od pragova upozorenja iz članka 9. stavka 4. točke (b) i nacionalno nadzorno tijelo ili više njih procijenilo je stanje i pokazalo da se nastali učinci dostizanja najmanje jednog praga upozorenja ne mogu dostatno ublažiti, osim ako se ciljevi performansi revidiraju;
 - ii. početni podaci, pretpostavke i obrazloženja, među ostalim o ulaganjima, na temelju kojih su utvrđeni predmetni ciljevi performansi u velikoj mjeri i trajno nisu više točni zbog okolnosti koje su u trenutku donošenja plana performansi bile nepredvidive, a dotično nacionalno nadzorno tijelo ili više njih procijenilo je stanje i pokazalo da se nastali učinci ne mogu dovoljno ublažiti, osim ako se ciljevi performansi revidiraju;
- (b) Komisija je na temelju obrazloženog zahtjeva dotične države članice ili više njih odlučila:
 - i. da je suglasna da je predviđena revizija potrebna i razmjerna s obzirom na pojavu najmanje jedne od situacija iz točke (a);
 - ii. da su predviđeni revidirani ciljevi performansi u skladu s ciljevima performansi na razini Unije, pri čemu su ti ciljevi ocijenjeni na temelju kriterija utvrđenih u točki 1. Priloga IV.

Komisija donosi odluku iz točke (b) u roku od sedam mjeseci od dana podnošenja potpunog zahtjeva koji je podnijela dotična država članica ili više njih.

2. Sve revizije ciljeva performansi koje su donesene primjenom ovog članka ne primjenjuju se retroaktivno.

*Članak 19.***Odobrenje plana performansi mreže**

1. Upravitelj mreže dostavlja nacrt plana performansi mreže Komisiji nakon što ga odobri Upravni odbor mreže kako je navedeno u članku 18. stavku 1. točki (o) Provedbene uredbe (EU) 2019/123 najkasnije tri mjeseca prije početka referentnog razdoblja.

2. Komisija ocjenjuje ispunjava li nacrt plana performansi mreže kriterije utvrđene u Prilogu V.

Komisija može zatražiti od upravitelja mreže da dostavi reviziju tog nacrtu plana performansi mreže ako je to potrebno kako bi se osigurala usklađenost s kriterijima utvrđenima u Prilogu V.

3. Ako Komisija zaključi da nacrt plana performansi mreže ispunjava kriterije utvrđene u Prilogu V., ona donosi plan performansi mreže.

4. Upravitelj mreže objavljuje i provodi plan performansi mreže nakon što ga je Komisija donijela na temelju stavka 3.

5. Ako, zbog vremena potrebnog za dovršetak postupaka iz stavaka 2. i 3., Komisija nije donijela plan performansi mreže prije početka referentnog razdoblja, najnovija verzija nacrtu plana performansi mreže koju je odobrio Upravni odbor mreže privremeno se primjenjuje dok Komisija ne donese plan performansi mreže.

POGLAVLJE V.

FINANCIRANJE USLUGA U ZRAČNOJ PLOVIDBI, USPOSTAVA ZONA NAPLATE, ODREĐIVANJE TROŠKOVNIH OSNOVICA ZA NAKNADE I TRANSPARENTNOST*Članak 20.***Načela financiranja usluga u zračnoj plovidbi**

1. Utvrđeni troškovi rutnih usluga u zračnoj plovidbi financiraju se rutnim naknadama koje se naplaćuju korisnicima zračnog prostora i, ako se primjenjuje članak 25. stavak 3., iz drugih prihoda kako je navedeno u tom članku.
2. Utvrđeni troškovi terminalnih usluga u zračnoj plovidbi financiraju se terminalnim naknadama koje se naplaćuju korisnicima zračnog prostora i, ako se primjenjuje članak 25. stavak 3., iz drugih prihoda navedenih u tom članku.
3. Prihodi ostvareni od rutnih naknada ili terminalnih naknada ne upotrebljavaju se za financiranje komercijalnih aktivnosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

*Članak 21.***Uspostava zona naplate**

1. Države članice u zračnom prostoru u svojoj nadležnosti u kojem se korisnicima zračnog prostora pružaju usluge u zračnoj plovidbi uspostavljaju jednu zonu naplate za potrebe terećenja za rutne naknade („zona naplate rutnih naknada”) ili više takvih zona i jednu naplatnu zonu za potrebe terećenja za terminalne naknade („zona naplate terminalnih naknada”) ili više takvih zona.

Prije uspostavljanja ili izmjene tih zona države članice savjetuju se s predstavnicima korisnika zračnog prostora.

Države članice najmanje sedam mjeseci prije početka referentnog razdoblja obavješćuju Komisiju i, prema potrebi, središnji ured Eurocontrola za rutne naknade („CRCO”), prema potrebi, o uspostavi ili izmjeni tih zona naplate.

2. Države članice osiguravaju da je zemljopisno područje zona naplate jasno definirano. Zone naplate moraju biti u skladu s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi i mogu uključivati usluge koje pruža pružatelj usluga u zračnoj plovidbi s poslovnim nastanom u drugoj državi članici u odnosu na prekogranični zračni prostor.
3. Ako se operativne usluge u zračnom prometu povezane s pristupom i odlaskom zrakoplova pružaju zajednički za skupinu zračnih luka, države članice mogu uspostaviti posebnu zonu naplate terminalnih naknada u okviru predmetnog terminalnog područja.
4. Ako države članice odluče uspostaviti zone naplate rutnih naknada ili zone naplate terminalnih naknada koje se protežu preko zračnog prostora za koji je odgovorno više država članica ili ako države članice odluče uspostaviti zajedničku zonu naplate, dotične države članice moraju osigurati dosljednu i jedinstvenu primjenu ove Uredbe na pružanje usluga u zračnoj plovidbi u predmetnom zračnom prostoru.

Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju i CRCO Eurocontrola o svakoj takvoj odluci.

5. Države članice mogu izmijeniti ili uspostaviti novu zonu naplate terminalnih naknada tijekom referentnog razdoblja, pod uvjetom:

- (a) da se savjetuju s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi prije izmjene;
- (b) da bez nepotrebne odgode obavijeste Komisiju i CRCO Eurocontrola o izmjeni;
- (c) da bez nepotrebne odgode dostave Komisiji sljedeće:
 - i. relevantne podatke o troškovima i prometu koji na odgovarajući način odražavaju situaciju prije i nakon izmjene;
 - ii. primjedbe predstavnika korisnika zračnog prostora i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi iz savjetovanja u skladu s točkom (a);

- iii. ocjenu očekivanog utjecaja izmjene na postizanje nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću i na praćenje performansi;
 - iv. ažurirani plan performansi s relevantnim podacima.
6. Države članice ne smiju mijenjati zonu naplate rutnih naknada tijekom referentnog razdoblja.

Članak 22.

Utvrđivanje troškovne osnovice za naknade

1. Troškovna osnovica za rutne i terminalne naknade sastoji se od utvrđenih troškova povezanih s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi u predmetnoj zoni naplate.

Utvrđeni troškovi koji proizlaze iz novih sustava ATM-a i velikih izmjena postojećih sustava ATM-a uključuju se u troškovnu osnovicu samo ako su ta ulaganja u skladu s provedbom europskog glavnog plana ATM-a, a posebno sa zajedničkim projektima iz članka 15.a stavka 3. Uredbe (EZ) br. 550/2004.

Države članice mogu odlučiti uključiti u troškovnu osnovicu sljedeće utvrđene troškove nastale u vezi s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi, u skladu s člankom 15. stavkom 2. točkom (b) drugom rečenicom Uredbe (EZ) br. 550/2004:

- (a) utvrđene troškove nadležnih tijela;
- (b) utvrđene troškove kvalificiranih subjekata iz članka 3. Uredbe (EZ) br. 550/2004;
- (c) utvrđene troškove koji proizlaze iz Međunarodne konvencije Eurocontrola u vezi sa suradnjom za sigurnost zračne plovidbe od 13. prosinca 1960. kako je zadnje izmijenjena.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 18., utvrđeni troškovi uključeni u troškovne osnovice za rutne i terminalne naknade određuju se prije početka svakog referentnog razdoblja kao dio plana performansi u realnim vrijednostima i navode se za svaku kalendarsku godinu tog razdoblja u realnim i u nominalnim vrijednostima, osim utvrđenih troškova iz stavka 1. trećeg podstavka i utvrđenih troškova iz stavka 4. točaka (c) i (d), koji se određuju u nominalnim vrijednostima ako se primjenjuje računovodstvo temeljeno na povijesnim troškovima.

3. Utvrđeni troškovi uključeni u troškovne osnovice za rutne i terminalne naknade izračunavaju se u nacionalnoj valuti. Ako se utvrdi zajednička zona naplate s jedinstvenom jediničnom cijenom, dotične države članice osiguravaju pretvaranje utvrđenih troškova u jednu valutu, koja može biti euro ili neka druga nacionalna valuta jedne od dotičnih država članica, kako bi osigurale transparentan izračun jedinstvene jedinične cijene primjenom članka 25. stavka 4.

4. Utvrđeni troškovi uključeni u troškovne osnovice za rutne i terminalne naknade sadržavaju:

- (a) troškove osoblja;
- (b) operativne troškove koji nisu troškovi osoblja;
- (c) troškove amortizacije;
- (d) trošak kapitala;
- (e) izvanredne troškove.

U pogledu točke (a) troškovi osoblja uključuju bruto plaće, naknade za prekovremeni rad i doprinose poslodavaca za sustave socijalne sigurnosti te troškove za mirovine i troškove drugih naknada. Troškovi za mirovine izračunavaju se primjenom razboritih pretpostavki na temelju primjenjivog mirovinskog sustava ili nacionalnog prava, prema potrebi. Te se pretpostavke navode u planu performansi.

Kad je riječ o točki (b), operativni troškovi koji nisu troškovi osoblja uključuju troškove nastale kupnjom robe i usluga koji se upotrebljavaju za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, uključujući usluge vanjskih izvođača, materijal, energiju, komunalne usluge, najam zgrada, opremu i objekte, održavanje, troškove osiguranja i putne troškove.

Kad je riječ o točki (c), troškovi amortizacije uključuju troškove povezane s ukupnim trajnim sredstvima koja se upotrebljavaju u svrhu pružanja usluga u zračnoj plovidbi. Vrijednost trajnih sredstava amortizirat će se u skladu s njihovim očekivanim radnim vijekom primjenom linearne metode na troškove sredstava koja se amortiziraju. Za izračun amortizacije primjenjuje se računovodstvo temeljeno na povijesnim ili na trenutačnim troškovima. Metodologija koja se koristi za izračun troškova amortizacije ne smije se mijenjati tijekom trajanja amortizacije i mora biti u skladu s troškom kapitala koji se primjenjuje, tj. nominalnim troškom kapitala za računovodstvo temeljeno na povijesnim troškovima.

i realnim troškom kapitala za računovodstvo temeljeno na trenutačnim troškovima. Ako se primjenjuje računovodstvo temeljeno na trenutačnim troškovima, trošak kapitala ne uključuje inflaciju te se dostavljaju istovjetni iznosi računovodstva temeljenog na povijesnim troškovima kako bi se omogućila usporedba i ocjenjivanje.

Kad je riječ o točki (d), trošak kapitala jednak je umnošku sljedećih elemenata:

- i. zbroja prosječne neto knjigovodstvene vrijednosti trajnih sredstava u uporabi ili u izgradnji i mogućih prilagodbi ukupne imovine kako je utvrdilo nacionalno nadzorno tijelo i koju upotrebljava pružatelj usluga u zračnoj plovidbi te prosječne neto vrijednosti kratkotrajne imovine, osim računa koji uključuju kamate, potrebnih za pružanje usluga u zračnoj plovidbi;
- ii. ponderiranog prosjeka kamatne stope na dug i prinosa na kapital. Za pružatelje usluga u zračnoj plovidbi bez vlasničkog kapitala, ponderirani prosjek izračunava se na temelju prinosa koji se primjenjuje na razliku između ukupne imovine iz točke i. i dugova.

Za potrebe utvrđivanja troška kapitala, čimbenici kojima se dodjeljuje ponder temelje se na udjelu financiranja putem duga ili vlasničkog kapitala. Kamatna stopa na dug jednaka je ponderiranoj prosječnoj kamatnoj stopi na dug pružatelja usluga u zračnoj plovidbi. Prinos na kapital navodi se u planu performansi za referentno razdoblje i temelji se na financijskom riziku koji je imao pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

Ako pružatelji usluga u zračnoj plovidbi snose troškove zbog najma trajnih sredstava, ti se troškovi ne uključuju u izračun troška kapitala.

Kad je riječ o točki (e), izvanredni troškovi sastoje se od jednokratnih troškova povezanih s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi, uključujući poreze i carine za koje se ne može zatražiti povrat.

5. Utvrđeni troškovi raspoređuju se na transparentan način na zone naplate u vezi s kojima nastaju. Utvrđeni troškovi koji nastaju u vezi s nekoliko zona naplate raspoređuju se na razmjeran način, na temelju transparentne metodologije.

U tu svrhu nacionalna nadzorna tijela prije početka svakog referentnog razdoblja utvrđuju kriterije upotrijebljene za raspodjelu utvrđenih troškova na zone naplate, uključujući u odnosu na točke (b) i (c) ovog stavka, te kriterije za raspodjelu utvrđenih troškova između rutnih i terminalnih usluga i te informacije uključuju u plan performansi u skladu s točkom 3.3. podtočkom (d) Priloga II.

Utvrđeni troškovi uključeni u troškovne osnovice za zone naplate terminalnih naknada obuhvaćaju trošak sljedećih usluga:

- (a) usluga aerodromske kontrole ili aerodromskih usluga davanja informacija o letovima, uključujući savjetodavne usluge u zračnom prometu i usluge uzbunjivanja;
- (b) operativnih usluga u zračnom prometu u vezi s dolaskom i odlaskom zrakoplova unutar određene udaljenosti od zračne luke na temelju operativnih zahtjeva;
- (c) razmjernog dijela usluga u zračnoj plovidbi koje su zajedničke za rutne i terminalne usluge.

6. Utvrđeni troškovi nastali za letove izuzete u skladu s člankom 31. stavcima od 3. do 5. sadržavaju:

- (a) utvrđene troškove izuzetih VFR letova, izračunane metodologijom graničnog troška;
- (b) utvrđene troškove izuzetih IFR letova, izračunane kao umnožak sljedećih elemenata:
 - i. utvrđenih troškova nastalih za IFR letove, koji se sastoje od ukupnih utvrđenih troškova umanjenih za utvrđene troškove VFR letova;
 - ii. omjera broja izuzetih jedinica usluga i ukupnog broja jedinica usluga koji se sastoji od jedinica usluga s obzirom na IFR letove i, ako nisu izuzeti, VFR letova.

Utvrđeni troškovi izuzetih VFR letova moraju se odvojiti od utvrđenih troškova nastalih za IFR letove u svrhu izračunavanja jedinične cijene.

7. Nacionalna nadzorna tijela u pogledu svake zone naplate provjeravaju jesu li troškovne osnovice za rutne i terminalne naknade u skladu sa zahtjevima iz članka 15. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 550/2004 i s ovim člankom. U tu svrhu nacionalna nadzorna tijela ispituju relevantne računovodstvene dokumente, uključujući sve poslovne knjige i sve druge materijale relevantne za utvrđivanje troškovne osnovice za naknade.

Članak 23.**Stvarni troškovi**

Odredbe članka 22. primjenjuju se *mutatis mutandis* na utvrđivanje stvarnih troškova.

Članak 24.**Transparentnost troškova**

1. Države članice utvrđuju troškovne osnovice za naknade za svaku zonu naplate na transparentan način.
2. Najkasnije četiri mjeseca prije početka referentnog razdoblja države članice savjetuju se na koordiniran način s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, prema potrebi, operatorima i koordinatorima zračnih luka o namjeravanom određivanju utvrđenih troškova uključenih u troškovnu osnovicu za rutne i terminalne naknade, novim i postojećim ulaganjima, predviđanjima jedinica usluga i politici naplate naknada za predmetno referentno razdoblje.

Države članice isto postupaju tijekom referentnog razdoblja ako namjeravaju zatražiti reviziju ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću u skladu s člankom 18. stavkom 1.

Države članice najmanje tri tjedna prije savjetovanja dostavljaju tablice izvješćivanja i informacije koje se zahtijevaju u prilogima VII. i IX. subjektima uključenima u savjetovanje.

3. Tijekom referentnog razdoblja države članice se na godišnjoj osnovi na koordiniran način i u skladu s točkom 1. Priloga XII. savjetuju s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, prema potrebi, operatorima i koordinatorima zračnih luka u pogledu stvarnih troškova nastalih tijekom prethodne godine i razlike između stvarnih troškova i utvrđenih troškova navedenih u planu performansi.

Države članice najmanje tri tjedna prije savjetovanja dostavljaju tablicu izvješćivanja i informacije koje se zahtijevaju u Prilogu VII. subjektima uključenima u savjetovanje.

4. Države članice dostavljaju Komisiji informacije iz stavka 2. posljednjeg podstavka i stavka 3. posljednjeg podstavka na datum kada se dostavljaju stranama u savjetovanju. Države članice obavješćuju Komisiju i o ishodu savjetovanja.

POGLAVLJE VI.**IZRAČUN JEDINIČNIH CIJENA I NAKNADA****Članak 25.****Izračun jediničnih cijena**

1. Države članice izračunavaju rutne i terminalne jedinične cijene prije početka svake godine referentnog razdoblja.
2. Te se cijene izračunavaju dijeljenjem s predviđenim ukupnim brojem jedinica rutnih ili terminalnih usluga za relevantnu godinu, izračunatim u skladu s točkama 1. i 2. Priloga VIII., algebarskog zbroja sljedećih elemenata:
 - (a) utvrđenih troškova, izraženih u nominalnim vrijednostima, za relevantnu godinu, kako su određeni u planu performansi;
 - (b) prilagodbi za inflaciju u skladu s člankom 26.;
 - (c) prilagodbi koje su rezultat primjene mehanizma podjele rizika povezanog s prometom u skladu s člankom 27. stavcima od 2. do 5.;
 - (d) prilagodbi koje su rezultat primjene mehanizma podjele rizika povezanog s troškovima u skladu s člankom 28. stavcima od 4. do 6.;
 - (e) prilagodbi koje su rezultat primjene programa financijskih poticaja u skladu s člankom 11. stavcima 3. i 4.;
 - (f) prilagodbi koje su rezultat modulacije naknada za zračnu plovidbu u skladu s člankom 32.;

- (g) prilagodbi koje su rezultat varijacija u prometu u skladu s člankom 27. stavkom 8.;
- (h) prilagodbi koje su rezultat varijacija u prometu u skladu s člankom 27. stavkom 9.;
- (i) odbitka drugih prihoda u skladu sa stavkom 3. ovog članka;
- (j) unakrsnog financiranja među zonama naplate rutnih naknada ili među zonama naplate terminalnih naknada u skladu s člankom 15. stavkom 2. točkom (e) Uredbe 550/2004;
- (k) prilagodbi za razlike u prihodima koje su rezultat privremene primjene jedinične cijene u skladu s člankom 29. stavkom 5.;
- (l) prilagodbi koje se odnose na prethodna referentna razdoblja.

3. Za potrebe stavka 2. točke i. sljedeći prihodi pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, dobiveni u godini n, odbijaju se od utvrđenih troškova kao „drugi prihodi“:

- (a) javna sredstva dobivena od javnih tijela, uključujući financijsku potporu iz programa pomoći Unije;
- (b) prihodi od komercijalnih djelatnosti, ako je dotična država članica ili više njih odlučilo da će se ti prihodi odbiti;
- (c) u pogledu terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, prihodi ostvareni na temelju ugovora ili sporazuma sklopljenih između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i operatora zračne luke ako je dotična država članica ili više njih odlučilo da će se ti prihodi odbiti.

U pogledu točke (a) javna sredstva koja pokrivaju troškove osoblja i druge operative troškove odbijaju se od utvrđenih troškova najkasnije u godini n + 2. Javna sredstva koja pokrivaju troškove amortizacije odbijaju se od utvrđenih troškova u skladu s rasporedom amortizacije financirane imovine (trajanja i anuiteta). Država članica može odlučiti ne odbiti od utvrđenih troškova iznos koji se odnosi na administrativne troškove nastale pri izvješćivanju o sporazumu o financiranju ako ti administrativni troškovi nisu uključeni u troškovnu osnovicu naknada. Jednako tako, država članica može odlučiti ne odbiti od utvrđenih troškova javna sredstva primljena za pokrivanje troškova koji nisu bili poznati u trenutku izrade plana performansi i stoga nisu uključeni u troškovnu osnovicu za naknade. Korisnicima zračnog prostora ne naplaćuju se troškovi pokriveni javnim sredstvima.

U pogledu točaka (b) i (c) prihodi iz tih točaka odbijaju se od utvrđenih troškova najkasnije u godini n + 2.

4. Jedinične cijene izračunavaju se u nacionalnoj valuti.

Ako države članice odluče uspostaviti zajedničko područje naplate u skladu s člankom 21. stavkom 4., jedinična cijena izračunava se u jednoj valuti koja može biti euro ili neka druga nacionalna valuta jedne od dotičnih država članica. Dotične države članice obavješćuju Komisiju i CRCO Eurocontrola o valuti koja se primjenjuje.

Članak 26.

Inflacijsko usklađivanje

Za svaku godinu referentnog razdoblja utvrđeni troškovi uključeni u troškovne osnovice za rutne i terminalne naknade za godinu n, izraženi u nominalnim vrijednostima, prilagođavaju se na temelju razlike u postotku između indeksa stvarne inflacije i indeksa predviđene inflacije za tu godinu n i uključuju kao prilagodba za izračun jedinične cijene za godinu n + 2.

Ne primjenjuje se inflacijsko usklađivanje na utvrđene troškove iz članka 22. stavka 1. trećeg podstavka i utvrđene troškove iz članka 22. stavka 4. točaka (c) i (d) ako se primjenjuje računovodstvo temeljeno na povijesnim troškovima.

Članak 27.

Mehanizam podjele rizika povezanog s prometom

1. U vezi s programima poticaja iz članka 11. stavka 2. primjenjuje se mehanizam podjele rizika povezanog s prometom. U okviru tog mehanizma rizik od promjena u prihodima zbog odstupanja od predviđanja jedinica usluga utvrđenog u planu performansi dijeli se između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i korisnika zračnog prostora u skladu s odredbama ovog članka.

2. Ako tijekom određene godine n stvarni broj jedinica usluga odstupa od predviđanja uključenog u plan performansi za tu godinu n za najviše 2 %, nastali dodatni prihodi ili nastali gubitak prihoda u potpunosti snosi dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili više njih.

3. Ako tijekom određene godine n stvarni broj jedinica usluga premaši predviđanje jedinica usluga uključeno u plan performansi za tu godinu n za više od 2 %, 70 % nastalog dodatnog prihoda koji je ostvario dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili više njih iznad 2 % razlike između stvarnih jedinica usluge i tog predviđanja prenosi se na korisnike zračnog prostora usklađivanjem jediničnih cijena u godini $n + 2$.

Ako je tijekom određene godine n stvarni broj jedinica usluga manji od predviđanja jedinica usluga uključenog u plan performansi za tu godinu n za više od 2 %, 70 % gubitka prihoda koji je nastao za dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili više njih iznad 2 % razlike između stvarnih jedinica usluge i tog predviđanja naplaćuju se od korisnika zračnog prostora usklađivanjem jediničnih cijena u godini $n + 2$.

4. Ako je tijekom određene godine n stvarni broj jedinica usluga manji od 90 % predviđanja jedinica usluga uključenog u plan performansi za tu godinu n , iznos gubitka prihoda koji je nastao za dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili više njih iznad 10 % razlike između stvarnih jedinica usluga i tog predviđanja u potpunosti se naplaćuje od korisnika zračnog prostora usklađivanjem jediničnih cijena u godini $n + 2$.

Ako tijekom određene godine n stvarni broj jedinica usluga premaši 110 % predviđanja jedinica usluga uključenog u plan performansi za tu godinu n , nastali dodatni prihod koji je ostvario predmetni pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili više njih iznad 10 % razlike između stvarnih jedinica usluga i tog predviđanja u potpunosti se prenosi na korisnike zračnog prostora usklađivanjem jediničnih cijena u godini $n + 2$.

5. Nacionalna nadzorna tijela mogu prilagoditi vrijednosti parametara mehanizma za podjelu rizika povezanog s prometom iz stavaka 2. i 3. Prilikom prilagodbe tih vrijednosti, nacionalna nadzorna tijela:

- (a) savjetuju se o predviđenim vrijednostima s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi;
- (b) osiguravaju da rezultirajuća izloženost pružatelja usluga u zračnoj plovidbi nije niža od najvišeg prihoda koji je izložen riziku u okviru mehanizma utvrđenog u stavcima 2. i 3.;
- (c) uzimaju u obzir promjenu troškova u pogledu pružanja kapaciteta od strane dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi zbog varijacija prometa.

6. Sljedeći utvrđeni troškovi ne podliježu odredbama stavaka od 2. do 5.:

- (a) utvrđeni troškovi određeni u skladu s člankom 22. stavkom 1. trećim podstavkom;
- (b) utvrđeni troškovi za meteorološke usluge.

7. Države članice mogu iz primjene stavaka od 2. do 5. izuzeti utvrđene troškove pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji su dobili dopuštenje za pružanje usluga u zračnoj plovidbi u skladu s člankom 7. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 550/2004.

8. U odnosu na utvrđene troškove iz stavka 6. i, ako je primjenjivo, iz stavka 7., svi dodatni prihodi u godini n zbog razlika između stvarnih jedinica usluga i predviđanja jedinica usluga uključenog u plan performansi za tu godinu prenose se na korisnike zračnog prostora, a svi gubici prihoda naplaćuju se od korisnika zračnog prostora prilagodbom jedinične cijene u godini $n + 2$.

9. Prilagodbe jediničnih cijena iz članka 25. stavka 2. točaka (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) i (l) ne podliježu odredbama stavaka od 2. do 5. U odnosu na prilagodbe iz članka 25. stavka 2. točaka (b), (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j) i (k) svi dodatni prihodi u godini n zbog razlika između stvarnih jedinica usluga i predviđanja jedinica usluga uključenog u plan performansi za tu godinu prenose se na korisnike zračnog prostora, a svi gubici prihoda naplaćuju se od korisnika zračnog prostora prilagodbom jedinične cijene u godini $n + 2$.

Članak 28.

Mehanizam podjele rizika povezanog s troškovima

1. U vezi s programima poticaja iz članka 11. stavka 2. primjenjuje se mehanizam podjele rizika povezanog s troškovima. U okviru tog mehanizma razlike između utvrđenih troškova uključenih u plan performansi i stvarnih troškova dijele se između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i korisnika zračnog prostora u skladu s odredbama ovog članka.

2. Razlike iz stavka 1. dijele se na sljedeći način:

- (a) ako su tijekom cijelog referentnog razdoblja stvarni troškovi niži od utvrđenih troškova, dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili dotična država članica u potpunosti zadržava nastalu razliku;
- (b) ako su tijekom cijelog referentnog razdoblja stvarni troškovi viši od utvrđenih troškova, dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili dotična država članica u cijelosti pokriva nastalu razliku.

3. Stavak 2. ne primjenjuje se ako su razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova rezultat najmanje jedne od sljedećih promjena:

- (a) nepredviđenih promjena troškova novih i postojećih ulaganja;
- (b) nepredviđenih promjena troškova iz članka 22. stavka 1. trećeg podstavka;
- (c) nepredviđenih i znatnih promjena troškova za mirovine utvrđenih u skladu s člankom 22. stavkom 4. koje su rezultat nepredvidivih promjena u nacionalnom mirovinskom pravu, pravu o izračunu mirovina ili nepredvidivih promjena uvjeta na financijskom tržištu, pod uvjetom da su takve promjene u troškovima za mirovine izvan kontrole pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i, u slučaju povećanja troškova, da je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi poduzeo razumne mjere za upravljanje povećanjem troškova tijekom referentnog razdoblja;
- (d) nepredviđenih i znatnih promjena troškova koje su rezultat nepredvidivih promjena kamatnih stopa na zajmove kojima se financiraju troškovi koji proizlaze iz pružanja usluga u zračnoj plovidbi, pod uvjetom da su takve promjene troškova izvan kontrole pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i, u slučaju povećanja troškova, da je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi poduzeo razumne mjere za upravljanje povećanjem troškova tijekom referentnog razdoblja;
- (e) nepredviđenih i znatnih promjena troškova koje su rezultat nepredvidivih promjena u nacionalnom poreznom pravu ili drugih nepredvidivih novih stavki troškova koje nisu obuhvaćene planom performansi, nego propisane zakonom.

Utvrđeni troškovi koji se odnose na troškove iz ovog stavka utvrđuju se i kategoriziraju u planu performansi u skladu s točkom 3.3. podtočkom (h) Priloga II.

Razlike između utvrđenih i stvarnih troškova iz ovog stavka utvrđuju se i objašnjavaju na godišnjoj osnovi u skladu s prilogima VII. i IX.

4. U pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stavka 3. točke (a), razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova dijele se kako slijedi:

- (a) ako tijekom kalendarske godine ili tijekom cijelog referentnog razdoblja stvarni troškovi padnu ispod utvrđenih troškova, dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili dotična država članica nadoknađuje nastalu razliku korisnicima zračnog prostora smanjenjem jedinične cijene u godini $n + 2$ ili u sljedećem referentnom razdoblju, osim ako, na temelju detaljnog obrazloženja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, nacionalno nadzorno tijelo odluči, nakon savjetovanja s predstavnicima korisnika zračnog prostora, da pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ne nadoknađuje dio nastale razlike;
- (b) ako tijekom kalendarske godine ili tijekom cijelog referentnog razdoblja stvarni troškovi premaše utvrđene troškove za najviše 5 %, države članice mogu odlučiti da dotični pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ili dotične države članice nadoknađuju nastalu razliku od korisnika zračnog prostora povećanjem jedinične cijene u godini $n + 2$ ili u sljedećem referentnom razdoblju, podložno odobrenju nacionalnog nadzornog tijela koje se odnosi na detaljno obrazloženje koje je dostavio pružatelj usluga u zračnoj plovidbi, posebno s obzirom na potrebu za povećanjem kapaciteta i nakon savjetovanja s predstavnicima korisnika zračnog prostora.

Ako tijekom referentnog razdoblja pružatelji usluga u zračnoj plovidbi namjeravaju dodati, otkazati ili zamijeniti velika ulaganja u odnosu na informacije o velikim ulaganjima utvrđenima u planu performansi u skladu s točkom 2.2. podtočkom (b) Priloga II., nacionalno nadzorno tijelo odobrava te promjene nakon savjetovanja s predstavnicima korisnika zračnog prostora.

5. U pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stavka 3. točke (b), razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova dijele se kako slijedi:

- (a) ako tijekom kalendarske godine stvarni troškovi padnu ispod utvrđenih troškova za tu kalendarsku godinu, države članice nadoknađuje nastalu razliku korisnicima zračnog prostora smanjenjem jedinične cijene u godini $n + 2$;

- (b) ako tijekom kalendarske godine stvarni troškovi premaše utvrđene troškove određene za tu kalendarsku godinu, države članice nadoknađuju nastalu razliku od korisnika zračnog prostora povećanjem jedinične cijene u godini $n + 2$.

6. U pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stavka 3. točaka (c), (d) i (e) razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova dijele se kako slijedi:

- (a) ako tijekom kalendarske godine ili tijekom cijelog referentnog razdoblja stvarni troškovi padnu ispod utvrđenih troškova, dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili dotična država članica nadoknađuje nastalu razliku korisnicima zračnog prostora smanjenjem jedinične cijene u godini $n + 2$, u sljedećem referentnom razdoblju ili u sljedeća dva referentna razdoblja ako iznosi koji se trebaju nadoknaditi nerazmjerno utječu na jediničnu cijenu;
- (b) ako tijekom kalendarske godine ili tijekom cijelog referentnog razdoblja stvarni troškovi premaše utvrđene troškove, države članice mogu odlučiti da dotični pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ili dotična država članica nadoknađuje nastalu razliku od korisnika zračnog prostora povećanjem jedinične cijene u godini $n + 2$, u sljedećem referentnom razdoblju ili u sljedeća dva referentna razdoblja ako iznosi koji se trebaju nadoknaditi nerazmjerno utječu na jediničnu cijenu.

7. Nacionalna nadzorna tijela jednom godišnje provjeravaju primjenjuju li pružatelji usluga u zračnoj plovidbi pravilno odredbe ovog članka. Nacionalna nadzorna tijela do 1. rujna godine $n + 1$ sastavljaju izvješće o promjenama troškova iz stavka 3. koje su se dogodile u godini n . Izvješće podliježe savjetovanju s predstavnicima korisnika zračnog prostora.

U izvješće koje se mora sastaviti do 1. rujna godine koja slijedi nakon posljednje godine referentnog razdoblja nacionalna nadzorna tijela moraju uključiti iznos preostao tijekom cijelog referentnog razdoblja za sve nepredviđene promjene troškova iz stavka 3. točaka (a), (c), (d) i (e).

Članak 29.

Određivanje jediničnih cijena za zone naplate

1. Države članice određuju jediničnu cijenu za svaku zonu naplate na godišnjoj osnovi u skladu s člankom 25. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., jedinične se cijene ne mijenjaju tijekom godine.
2. Države članice određuju jediničnu cijenu za godinu n za svaku zonu naplate u skladu sa sljedećim zahtjevima:
 - (a) nacionalna nadzorna tijela do 1. lipnja godine $n - 1$ Komisiji i CRCO-u Eurocontrola u ime svoje države članice dostavljaju izračunanu jediničnu cijenu. Taj podnesak uključuje tablice izvješćivanja i dodatne informacije navedene u prilogima VII. i IX.;
 - (b) prije 1. studenoga godine $n - 1$, prema potrebi, nacionalna nadzorna tijela ažuriraju izračunanu jediničnu cijenu iz točke (a) nakon savjetovanja s korisnicima zračnog prostora. Ona najkasnije do 1. studenoga godine $n - 1$ Komisiji i CRCO-u Eurocontrola u ime svoje države članice dostavljaju tu izračunanu ažuriranu jediničnu cijenu;
 - (c) države članice određuju jediničnu cijenu za godinu n najkasnije do 20. prosinca godine $n - 1$ i o toj cijeni obavješćuju Komisiju i CRCO Eurocontrola.
3. Komisija provjerava jesu li jedinične cijene iz stavka 2. izračunane u skladu sa zahtjevima navedenima u članku 25. stavku 2.

Ako Komisija utvrdi da jedinična cijena nije u skladu sa zahtjevima navedenima u članku 25. stavku 2., ona o tome obavješćuje dotičnu državu članicu i poziva je da dostavi revidiranu jediničnu cijenu.

Ako Komisija zaključi da je revidirana jedinična cijena izračunana u skladu sa zahtjevima navedenima u članku 25. stavku 2., ona o tome obavješćuje dotičnu državu članicu.

4. Ako je zbog vremena potrebnog za dovršetak postupka iz stavka 3. jedinična cijena za godinu n revidirana nakon početka godine na koju se odnosi, a takva revizija uzrokuje razliku u prihodima, jedinična se cijena prilagođava na sljedeći način:

- (a) prvim usklađivanjem jedinične cijene u godini koja slijedi nakon revizije jedinične cijene i;
- (b) konačnom prilagodbom jedinične cijene dvije godine nakon te godine.

5. Ako države članice nisu donijele plan performansi prije početka referentnog razdoblja ili ako se plan performansi revidira u skladu s člankom 18. tijekom referentnog razdoblja, jedinične se cijene, prema potrebi, ponovno izračunavaju i primjenjuju što je prije moguće na temelju donesenog plana performansi ili donesenog revidiranog plana performansi.

Ako je plan performansi donesen nakon početka referentnog razdoblja, bilo koja razlika u prihodima zbog primjene jedinične cijene izračunane na temelju nacrtu plana performansi ili više takvih cijena, umjesto jedinične cijene izračunane na temelju donesenog plana performansi ili više takvih cijena, rezultira prvom prilagodbom jedinične cijene u godini koja slijedi nakon donošenja plana performansi i konačnom prilagodbom jedinične cijene dvije godine nakon te godine. Odredbe članaka 27. i 28. primjenjuju se na temelju donesenog plana performansi i primjenjuju se retroaktivno od prvog dana referentnog razdoblja.

Ako se plan performansi revidira tijekom referentnog razdoblja u skladu s člankom 18., bilo koja razlika u prihodima zbog primjene jedinične cijene izračunane na temelju donesenog plana performansi ili više takvih cijena, umjesto jedinične cijene izračunane na temelju donesenog revidiranog plana performansi ili više takvih cijena, rezultira prvom prilagodbom jedinične cijene u godini koja slijedi nakon donošenja revidiranog plana performansi i konačnom prilagodbom jedinične cijene dvije godine nakon te godine. Odredbe članaka 27. i 28. primjenjuju se na temelju donesenog revidiranog plana performansi i primjenjuju se retroaktivno od prvog dana godine na koju se revidirani plan performansi odnosi.

6. Odstupajući od članka 25. stavka 2., države članice mogu odlučiti odrediti jediničnu cijenu iz stavka 1. na razini nižoj od jedinične cijene izračunane u skladu s člankom 25. stavkom 2. U tom slučaju uvrštavaju tu nižu jediničnu cijenu u tablice izvješćivanja o izračunu jediničnih cijena u skladu s predloškom iz tablice 2. Priloga IX. Nastala se razlika u prihodima ne nadoknađuje od korisnika zračnog prostora.

Članak 30.

Transparentnost jediničnih cijena

1. Države članice se do 1. kolovoza svake godine na koordinirani način savjetuju s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, prema potrebi, s operatorima i koordinatorima zračnih luka o ključnim elementima koji se odnose na provedbu ove Uredbe kako je navedeno u točki 2. Priloga XII. To se savjetovanje može provesti zajedno sa savjetovanjem iz članka 24. stavka 3.

Države članice najmanje tri tjedna prije savjetovanja dostavljaju tablice izvješćivanja i informacije koje se zahtijevaju u Prilogu IX. stranama u savjetovanju.

2. Države članice dostavljaju Komisiji informacije iz stavka 1. drugog podstavka na datum kada se dostavljaju stranama u savjetovanju. Države članice obavješćuju Komisiju o ishodu savjetovanja.

Članak 31.

Izračun naknada

1. Rutna naknada za određeni let u određenoj zoni naplate rutnih naknada jednaka je umnošku jedinične cijene utvrđene za tu zonu naplate rutnih naknada i jedinica rutnih usluga za taj let.

2. Terminalna naknada za određeni let u određenoj zoni naplate terminalnih naknada jednaka je umnošku jedinične cijene utvrđene za tu zonu naplate terminalnih naknada i jedinica terminalnih usluga za taj let.

Za potrebe izračunavanja terminalne naknade, dolazak i odlazak leta računaju se kao jedan let. Jedinica koja se broji je dolazni ili odlazni let.

3. Države članice izuzimaju sljedeće letove iz rutnih naknada:

(a) letove zrakoplova čija je maksimalna dopuštena masa pri uzlijetanju manja od dvije metričke tone;

(b) mješovite VFR/IFR letove u zonama naknade u kojima se izvode isključivo prema VFR-u i u kojima se ne naplaćuje rutna naknada za VFR letove;

- (c) letove koji se izvode isključivo za potrebe prijevoza u okviru službenog putovanja, vladara i članova njihove uže obitelji, šefova država i vlada te ministara ako su potkrijepljeni odgovarajućim pokazateljem statusa ili napomenom u planu leta da se let obavlja isključivo u tu svrhu;
 - (d) letove namijenjene potrazi i spašavanju koje je odobrilo odgovarajuće nadležno tijelo.
4. Države članice mogu izuzeti sljedeće letove iz rutnih naknada:
- (a) vojne letove koje izvode zrakoplovi određene države članice ili bilo koje treće zemlje;
 - (b) letove osposobljavanja koji se izvode isključivo unutar zračnog prostora dotične države članice i isključivo za potrebe dobivanja dozvole, ili ovlaštenja u slučaju letačke posade pilotske kabine, ako su potkrijepljeni odgovarajućom napomenom u planu leta da se let obavlja isključivo u tu svrhu;
 - (c) letove izvedene isključivo radi provjere ili ispitivanja opreme koja se koristi ili se namjerava koristiti kao zemaljska pomoć zračnoj plovidbi, osim letova za pozicioniranje predmetnih zrakoplova;
 - (d) letove koji završavaju u zračnoj luci iz koje je zrakoplov poletio i tijekom kojih nije bilo drugih slijetanja;
 - (e) VFR letove;
 - (f) humanitarne letove koje je odobrilo odgovarajuće nadležno tijelo;
 - (g) letove povezane s obavljanjem carinske i policijske službe.
5. Države članice mogu letove iz stavaka 3. i 4. izuzeti iz plaćanja terminalnih naknada.
6. Države članice pokrivaju troškove usluga koje pružatelji usluga u zračnoj plovidbi pruže letovima koji su izuzeti iz rutnih ili terminalnih naknada u skladu sa stavcima 3., 4. ili 5.

Članak 32.

Modulacija naknada za zračnu plovidbu

1. Države članice mogu na nediskriminirajućoj i transparentnoj osnovi za korisnike zračnog prostora prilagođavati naknade za zračnu plovidbu:
- (a) kako bi optimirale upotrebu usluga u zračnoj plovidbi;
 - (b) kako bi smanjile utjecaj letenja na okoliš;
 - (c) kako bi smanjile razinu zagušenja mreže u određenom području ili na određenoj ruti u određeno vrijeme;
 - (d) kako bi ubrzale uvođenje mogućnosti ATM-a u okviru SESAR-a u očekivanju razdoblja određenog u zajedničkim projektima iz članka 15.a stavka 3. Uredbe (EZ) br. 550/2004, posebno s ciljem davanja poticaja za opremanje zrakoplova sustavima koji su uključeni u te zajedničke projekte.

Države članice osiguravaju da modulacija naknada u odnosu na točke od (a) do (c) ovog stavka ne uzrokuje ukupnu promjenu u godišnjim prihodima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u usporedbi sa situacijom u kojoj naknade ne bi bile prilagođene. Povrati viškova ili manjkova moraju rezultirati prilagodbom jedinične cijene u godini $n + 2$.

2. Modulacija naknada za zračnu plovidbu primjenjuje se u odnosu na rutnu ili na terminalnu naknadu ili na obje.

Prije primjene modulacije naknada države članice savjetuju se o takvoj predviđenoj modulaciji s predstavnicima korisnika zračnog prostora i dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi.

3. Nacionalna nadzorna tijela nadziru pravilnu provedbu modulacije naknada za zračnu plovidbu od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i o njoj izvješćuju u skladu s člankom 37. stavkom 1.

Članak 33.

Naplata naknada

1. Države članice mogu naplatiti naknade pomoću jedinstvene naknade za let. Ako se za naknade izdaje račun i naplaćuju se na regionalnoj osnovi, valuta računa može biti euro, a administrativna jedinična cijena za troškove izdavanja računa i naplate može se dodati predmetnoj jediničnoj cijeni.

2. Države članice osiguravaju da se iznosi naplaćeni u njihovo ime upotrebljavaju za financiranje utvrđenih troškova u skladu s odredbama ove Uredbe.
3. Korisnici zračnog prostora moraju odmah i u potpunosti platiti sve naknade za zračnu plovidbu koje su nastale u skladu s ovom Uredbom.
4. Države članice osiguravaju da se primjenjuju djelotvorne i razmjerne mjere izvršenja za naplatu naknada za zračnu plovidbu kada je to potrebno. Te mjere mogu uključivati uskraćivanje usluga, zadržavanje zrakoplova ili druge mjere izvršenja u skladu s pravom dotične države članice.

POGLAVLJE VII.

POSEBNE ODREDBE

Članak 34.

Pojednostavljeni sustav utvrđivanja naknada

1. U skladu s uvjetima navedenima u stavku 2., države članice mogu odlučiti uspostaviti i primjenjivati pojednostavljeni sustav utvrđivanja naknada tijekom cijelog referentnog razdoblja:
 - (a) u odnosu na jednu zonu naplate rutnih naknada ili više njih i jednu zonu naplate terminalnih naknada ili više njih;
 - (b) u odnosu na jednog ili više pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji pružaju usluge u zoni ili zonama naplate iz točke (a).
2. Države članice mogu odlučiti uspostaviti i primjenjivati pojednostavljeni sustav utvrđivanja naknada iz stavka 1. samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
 - (a) odlukom Komisije donesenom na temelju članka 14. stavka 2. ili članka 15. stavka 2. ili 4. potvrđuje se da su ciljevi performansi koje je država članica odredila u nacrtu plana performansi iz članka 12. u skladu s ciljevima performansi na razini Unije;
 - (b) ciljevi performansi u ključnim područjima performansi povezanim sa sigurnošću, kapacitetom i okolišem ispunjeni su tijekom tri godine prije donošenja nacrtu plana performansi iz članka 12.;
 - (c) plan performansi uključuje program poticaja u pogledu ciljeva povezanih s kapacitetom kako se zahtijeva u članku 11.;
 - (d) s dotičnim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi i korisnicima zračnog prostora provedeno je savjetovanje o predviđenoj odluci i korisnici zračnog prostora koji predstavljaju najmanje 65 % IFR letova u zračnom prostoru u kojem je dotična država članica ili više njih nadležno za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, suglasni su s predviđenom odlukom.
3. Ako države članice odluče uspostaviti i primjenjivati pojednostavljeni sustav utvrđivanja naknada na temelju stavka 2., ne primjenjuju sljedeće:
 - (a) mehanizam podjele rizika povezanog s prometom iz članka 11. stavka 2. i članka 27. Budući da se ne primjenjuje mehanizam podjele rizika povezanog s prometom, rizik povezan s prometom u potpunosti snosi pružatelj usluga u zračnoj plovidbi;
 - (b) odredbe članka 28. stavaka od 4. do 6. koje se odnose na mehanizam podjele rizika povezanog s troškovima;
 - (c) povrate viškova i manjkova koji su rezultat modulacije naknada za zračnu plovidbu na temelju članka 32.Svi prijenosi iz godina koje prethode referentnom razdoblju na koje se primjenjuje pojednostavljeni sustav utvrđivanja naknada još se uzimaju u obzir pri izračunu jediničnih cijena.
4. Ako države članice odluče uspostaviti i primjenjivati pojednostavljeni sustav utvrđivanja naknada na temelju stavka 2., u planu performansi navode i obrazlažu svoju odluku u skladu s točkom 1.7. Priloga II.

Članak 35.

Terminalne usluge u zračnoj plovidbi i usluge CNS, MET i AIS te podatkovne usluge ATM-a koje podliježu tržišnim uvjetima

1. Podložno odredbama ovog članka, države članice mogu odlučiti, prije ili tijekom referentnog razdoblja, da pružanje nekih ili svih terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, usluga CNS, MET i AIS ili podatkovnih usluga upravljanja zračnim prometom („ATM”) u njihovim zonama naplate utvrđenima u skladu s člankom 21. podliježe tržišnim uvjetima.

2. Ako država članica ili više njih odluči primjenjivati stavak 1. za nadolazeće referentno razdoblje ili, ovisno o slučaju, za preostalo trajanje referentnog razdoblja i s obzirom na predmetne usluge, ta država članica ili više njih:

- (a) ne primjenjuje ciljeve troškovne učinkovitosti, uključujući određivanje utvrđenih troškova, za ključne pokazatelje performansi iz točke 4.1. odjeljka 2. Priloga I.;
- (b) ne primjenjuje mehanizme podjele rizika povezanog s prometom i podjele rizika povezanog s troškovima u skladu s člancima 27. i 28.;
- (c) ne određuje financijske poticaje u ključnim područjima performansi povezanim s kapacitetom i okolišem u skladu s člankom 11.;
- (d) ne izračunava terminalne naknade u skladu s člankom 31. stavkom 2.;
- (e) ne određuje jedinične cijene u skladu s člankom 29.;
- (f) ne podliježe zahtjevima za savjetovanje navedenima u članku 24. stavku 3.

Točke od (d) do (f) primjenjuju se samo na terminalne usluge u zračnoj plovidbi.

Ako tijekom referentnog razdoblja država članica odluči primjenjivati stavak 1., ona uz to revidira svoj plan performansi u skladu s člankom 18. stavkom 1. u odnosu na predmetne usluge.

3. Država članica odlučuje o primjeni stavka 1. tek nakon što se dovrše svi sljedeći koraci:

- (a) njezino nacionalno nadzorno tijelo utvrdilo je, na temelju detaljne ocjene u skladu s uvjetima utvrđenima u Prilogu X., da pružanje predmetnih usluga podliježe tržišnim uvjetima;
- (b) savjetovala se s predstavnicima korisnika zračnog prostora o predviđenoj odluci i o toj ocjeni te je, prema potrebi, uzela u obzir njihove primjedbe;
- (c) javno je objavila svoju predviđenu odluku i tu ocjenu;
- (d) dostavila je svoju predviđenu odluku i tu ocjenu Komisiji te je dobila suglasnost Komisije.

Kad je riječ o točki (d), država članica dostavlja ocjenu najkasnije 12 mjeseci prije početka referentnog razdoblja ili, u slučaju ocjenjivanja tijekom referentnog razdoblja, bez nepotrebne odgode nakon završetka ocjenjivanja. Komisija obavješćuje dotičnu državu članicu o tome slaže li se s tim da je ocjenjivanje provedeno u skladu s uvjetima utvrđenima u Prilogu X. Komisija je dužna to učiniti bez nepotrebne odgode. Ako je potrebno, Komisija od dotične države članice zahtijeva dodatne informacije, koje ta država članica dostavlja bez nepotrebne odgode.

4. Ako država članica odluči primjenjivati stavak 1., njezino nacionalno nadzorno tijelo redovito ocjenjuje jesu li uvjeti utvrđeni u Prilogu X. i dalje ispunjeni.

Ako nacionalno nadzorno tijelo zaključi da ti uvjeti više nisu ispunjeni, država članica bez nepotrebne odgode opoziva svoju odluku nakon dovršenih mjera navedenih u stavku 3. točkama od (b) do (d).

Nakon tog opoziva država članica za nadolazeće referentno razdoblje ili, ovisno o slučaju, za preostalo trajanje referentnog razdoblja, ne primjenjuje izuzeća navedena u stavku 2. prvom podstavku u odnosu na predmetne usluge. Ako se opoziv dogodi tijekom referentnog razdoblja, dotična država članica revidira i svoj plan performansi u skladu s člankom 18. stavkom 1.

5. Ako se usluge koje podliježu primjeni stavka 1. pružaju u zajedničkoj zoni naplate uspostavljenoj u skladu s člankom 21. stavkom 4., dotične države članice mogu samo zajednički odlučiti da pružanje nekih ili svih navedenih usluga podliježe tržišnim uvjetima. U tom slučaju zajednički osiguravaju poštovanje zahtjeva iz ovog članka.

6. Ako država članica odluči primjenjivati stavak 1., mora dostaviti Komisiji informacije navedene u Prilogu XI. u prvoj godini svakog referentnog razdoblja. Komisija ne objavljuje te informacije.

POGLAVLJE VIII.

DOSTAVLJANJE INFORMACIJA, PRAĆENJE I OBJAVA INFORMACIJA

Članak 36.

Dostavljanje informacija

1. Za potrebe praćenja u skladu s člankom 37., nacionalna nadzorna tijela, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, operatori zračnih luka, koordinatori zračnih luka, korisnici zračnog prostora i upravitelj mreže dostavljaju Komisiji podatke iz Priloga VI. u skladu s posebnim zahtjevima koji se primjenjuju na svaku stranku koja je navedena u tom prilogu. Podaci se dostavljaju bez naknade u elektroničkom obliku.

U odnosu na korisnike zračnog prostora, ovaj se članak primjenjuje samo na one korisnike koji obavljaju više od 35 000 letova godišnje u europskom zračnom prostoru, izračunano kao prosjek tijekom prethodne tri godine.

2. Ako su stranke iz stavka 1. već dostavile neke ili sve podatke Eurocontrolu ili Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa, od njih se ne zahtijeva da dostave predmetne podatke Komisiji, pod uvjetom da obavijeste Komisiju o podacima koje su već dostavile, o tome kada su ih dostavile te o tome jesu li ih dostavile Eurocontrolu ili Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa.

3. Stranke iz stavka 1. poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale kvalitetu, potvrdu i pravovremeni prijenos podataka koje moraju dostaviti u skladu sa stavkom 1. Na zahtjev Komisije moraju dostaviti informacije o svojim provjerama kvalitete i postupcima potvrde povezanim s tim podacima.

Članak 37.

Praćenje i izvješćivanje

1. Nacionalna nadzorna tijela prate performanse usluga u zračnoj plovidbi koje se pružaju u zračnom prostoru u njihovoj nadležnosti u svrhu ocjenjivanja jesu li ostvareni ciljevi performansi navedeni u planovima performansi.

Ako nacionalno nadzorno tijelo zaključi da ti ciljevi nisu ostvareni ili da postoji rizik da nisu ostvareni, ono o tome odmah obavješćuje Komisiju. Dotična država članica ili dotično nacionalno nadzorno tijelo bez nepotrebne odgode, radi ispravljanja stanja i ostvarenja ciljeva određenih u planu performansi, primjenjuje odgovarajuće mjere koje je utvrdilo, uzimajući u obzir korektivne mjere iz članka 10. stavka 2. Provedbene uredbe (EU) 2019/123. Oni o tim odgovarajućim mjerama bez nepotrebne odgode obavješćuju Komisiju.

Najkasnije do 1. lipnja svake godine nacionalna nadzorna tijela izvješćuju Komisiju o rezultatima praćenja u prethodnoj godini iz prvog podstavka.

2. Komisija prati performanse mrežnih funkcija i ocjenjuje jesu li ostvareni ciljevi performansi navedeni u planu performansi mreže.

Ako Komisija zaključi da ciljevi performansi navedeni u planu performansi mreže nisu ostvareni ili da postoji rizik da nisu ostvareni, traži od upravitelja mreže da odredi odgovarajuće mjere kako bi se ispravila situacija i postigli ti ciljevi. Upravitelj mreže o tim mjerama bez nepotrebne odgode obavješćuje Komisiju.

3. Na temelju izvješća iz stavka 1. posljednjeg podstavka, vlastitog praćenja iz stavka 2. i analize podataka primljenih u skladu s člankom 36. stavkom 1., Komisija prati performanse pružanja usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija te provodi redovita ocjenjivanja ostvarenja ciljeva performansi. Komisija najmanje jednom godišnje obavješćuje države članice o svojim aktivnostima praćenja.

Članak 38.

Objava

1. Države članice objavljuju, posebno elektroničkim putem, sljedeće informacije:

- (a) sve odluke koje su donijele na temelju članka 1. stavaka 4. i 5.;
- (b) sve odluke koje su donijele na temelju članka 35. stavka 3. točke (c);
- (c) svoje nacрте planova performansi iz članka 12.;
- (d) svoje donesene planove performansi iz članka 16.;
- (e) svoje tablice izvješćivanja iz članaka 24., 29. i 30.

2. Upravitelj mreže objavljuje, posebno elektroničkim putem, sljedeće informacije:

- (a) nacrt plana performansi mreže iz članka 19. stavka 1.;
- (b) doneseni plan performansi mreže iz članka 19. stavka 3.

3. Komisija objavljuje, posebno elektroničkim putem, izvješća i popratne materijale koje izrađuje tijelo za ocjenu performansi u vezi s pomoći koju to tijelo pruža u skladu s člankom 3.

POGLAVLJE IX.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 39.

Obrazloženje i žalba na odluke na nacionalnoj razini

Države članice osiguravaju da su odluke koje su donijela njihova nadležna nacionalna tijela na temelju ove Uredbe propisno obrazložene i da podliježu učinkovitom pravnom lijeku u skladu s nacionalnim pravom.

Članak 40.

Stavljanje izvan snage

Provedbene uredbe (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 stavljaju se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020. Međutim, te će se uredbe i dalje primjenjivati za potrebe provedbe programa performansi i sustava utvrđivanja naknada koji se odnose na drugo referentno razdoblje.

Članak 41.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 11. veljače 2019.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER

PRILOG I.

KLJUČNI POKAZATELJI PERFORMANSI ZA ODREĐIVANJE CILJEVA I POKAZATELJI ZA PRAĆENJE

ODJELJAK 1.

Ključni pokazatelji performansi za postavljanje ciljeva na razini Unije i pokazatelji za praćenje na razini Unije

1. SIGURNOST

1.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Minimalna razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću koju moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu. Ovim ključnim pokazateljem performansi mjeri se razina ostvarenja sljedećih ciljeva upravljanja sigurnošću:

- (a) politike i ciljeva u pogledu sigurnosti;
- (b) upravljanja sigurnosnim rizikom;
- (c) osiguranja sigurnosti;
- (d) promicanja sigurnosti;
- (e) kulture sigurnosti.

1.2. **Pokazatelji za praćenje**

- (a) Stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu na razini Unije s utjecajem na sigurnost izračunana u skladu s odjeljkom 2. točkom 1.2. podtočkom (a);
- (b) Stopa povreda minimuma razdvajanja na razini Unije s utjecajem na sigurnost izračunana u skladu s odjeljkom 2. točkom 1.2. podtočkom (b).

2. OKOLIŠ

2.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Ovim ključnim pokazateljem performansi mjeri se prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, izračunana kako slijedi:

- (a) pokazatelj je usporedba duljine rutnog dijela stvarne putanje izvedene iz podataka dobivenih nadzorom i postignute udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar zračnog prostora ili koji prolaze kroz zračni prostor kako je definiran u članku 1., dalje u tekstu „europski zračni prostor”;
- (b) „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;
- (c) ako let odlazi iz zračne luke izvan europskog zračnog prostora ili dolazi u nju, za izračun tog pokazatelja kao polazište odnosno odredište upotrebljava se ulazna ili izlazna točka europskog zračnog prostora, a ne odlazna ili odredišna zračna luka;
- (d) ako let polazi iz zračne luke u europskom zračnom prostoru i stiže u nju te prelazi izvan europski zračni prostor, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar europskog zračnog prostora;
- (e) „postignuta udaljenost” je funkcija položaja točke ulaza leta u svaki dio zračnog prostora i točke izlaza leta iz svakog dijela zračnog prostora za sve dijelove putanje. Postignuta udaljenost je doprinos tih točaka ortodromskoj udaljenosti između polazišta i odredišta leta;
- (f) pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuju deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

2.2. **Pokazatelji za praćenje**

- (a) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za putanju iz zadnjeg dostavljenog plana leta, izračunana kako slijedi:
 - i. razlika između duljine rutnog dijela putanje iz zadnjeg dostavljenog plana leta i odgovarajućeg dijela ortodromske udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar europskog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

- ii. „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;
 - iii. ako let odlazi iz zračne luke izvan europskog zračnog prostora ili dolazi u nju, za izračun tog pokazatelja kao polazište odnosno odredište upotrebljava se ulazna ili izlazna točka europskog zračnog prostora, a ne odlazna ili odredišna zračna luka;
 - iv. ako let polazi iz zračne luke u europskom zračnom prostoru i stiže u nju te prelazi izvaneuropski zračni prostor, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar europskog zračnog prostora;
 - v. pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuju deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (b) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za najkraću ograničenu putanju, izračunana kako slijedi:
- i. pokazatelj je razlika između duljine rutnog dijela najkraće ograničene rute dostupne za planiranje leta, kako je izračunana s pomoću algoritama za pronalaženje putanje i sustava za potvrdu plana leta upravitelja mreže, mjereno između izlazne i ulazne točke dvaju terminalnih manevarskih područja, te odgovarajućeg dijela ortodromske udaljenosti zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar europskog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
 - ii. ovim se pokazateljem uzimaju u obzir ograničenja zračnog prostora na dane kada ima vojnih aktivnosti i kada ih nema objavljena u dokumentu o dostupnosti ruta koji je izdao upravitelj mreže i stvarni status uvjetovanih ruta u vrijeme zadnjeg dostavljenog plana leta;
 - iii. „rutni dio” odnosi se na dio koji se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;
 - iv. ako let odlazi iz zračne luke izvan europskog zračnog prostora ili dolazi u nju, za izračun tog pokazatelja kao polazište odnosno odredište upotrebljava se ulazna ili izlazna točka europskog zračnog prostora, a ne odlazna ili odredišna zračna luka;
 - v. ako let polazi iz zračne luke u europskom zračnom prostoru i stiže u nju te prelazi izvaneuropski zračni prostor, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar europskog zračnog prostora;
 - vi. pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuju deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (c) Djelotvorna uporaba rezerviranog ili odvojenog zračnog prostora, izračunana kao omjer prvotno zatraženog dodijeljenog vremena za rezervaciju ili odvajanje od općeg zračnog prometa te vremena koje je konačno dodijeljeno za aktivnost za koju se zahtijeva takvo odvajanje ili rezervacija. Pokazatelj se izračunava za sve dodjele zračnog prostora o kojima je obaviješten upravitelj mreže.
- (d) Stopa planiranja putem dostupnih struktura zračnog prostora, uključujući rezervirani ili odvojeni zračni prostor i uvjetovane rute za opći zračni promet izračunana kao omjer zrakoplova koji su dostavili planove leta putem takvih struktura zračnog prostora i broja zrakoplova koji su mogli planirati s pomoću tih struktura zračnog prostora.
- (e) Stopa upotrebe dostupnih struktura zračnog prostora, uključujući rezervirani ili odvojeni zračni prostor i uvjetovane rute, za opći zračni promet izračunana kao omjer zrakoplova koji su letjeli putem takvih struktura zračnog prostora i broja zrakoplova koji su mogli planirati s pomoću tih struktura zračnog prostora.

3. KAPACITET

3.1. Ključni pokazatelj performansi

Prosječne minute kašnjenja na ruti ATFM-a po letu koje se mogu pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, izračunane na sljedeći način:

- (a) kašnjenje na ruti ATFM-a je kašnjenje koje izračunava upravitelj mreže, izraženo kao razlika između procijenjenog vremena uzlijetanja i izračunanog vremena uzlijetanja koje dodjeljuje upravitelj mreže;

(b) za potrebe ovog pokazatelja:

„procijenjeno vrijeme uzlijetanja” znači predviđanje vremena kada će zrakoplov biti u zraku, a izračunava ga upravitelj mreže i temelji se na vremenu koje je zadnje predviđeno vrijeme početka vožnje, ili ciljano vrijeme početka vožnje za one zračne luke koje su obuhvaćene postupcima kooperativnog donošenja odluka u zračnim lukama, kojem se dodaje procijenjeno vrijeme taksiranja pri uzlijetanju koje je izračunao upravitelj mreže;

„izračunano vrijeme uzlijetanja” znači vrijeme koje upravitelj mreže dodjeljuje na dan rada, kao rezultat taktičke dodjele slotova, kada se očekuje da će zrakoplov uzletjeti;

„procijenjeno vrijeme taksiranja” znači vrijeme između početka vožnje i uzlijetanja. Ta procjena uključuje sigurnosno vrijeme za kašnjenje na točki čekanja ili udaljeno odležavanje prije uzlijetanja;

(c) ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;

(d) ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

3.2. Pokazatelji za praćenje

(a) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja pri dolasku ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi na terminalu i u zračnoj luci i koje je uzrokovano ograničenjima slijetanja u određenoj zračnoj luci, izračunano na sljedeći način:

- i. ovaj je pokazatelj prosječno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po dolaznom IFR letu;
- ii. ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi koji slijeću u određenu zračnu luku i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;
- iii. ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(b) Postotak letova kod kojih je kašnjenje ATFM-a na ruti dulje od 15 minuta, izračunan kako slijedi:

- i. kašnjenje ATFM-a na ruti, izračunano u skladu s točkom 3.1. podtočkom (a);
- ii. ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;
- iii. ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(c) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, svih vrsta kašnjenja pri odlasku po letu, izračunano kako slijedi:

- i. ovaj je pokazatelj prosječno kašnjenje koje se može pripisati:
 - kašnjenjima zbog operacija zračnih prijevoznika;
 - kašnjenju ATFM-a na ruti koje su prijavili korisnici zračnog prostora;
 - reaktivnom (lančanom) kašnjenju;
 - kašnjenje operacija zračne luke, uključujući kašnjenje ATFM-a zračne luke koje su prijavili korisnici zračnog prostora uzrokovano regulacijom na temelju količine prometa čija je lokacija klasificirana kao aerodromska zona ili aerodrom;
- ii. ovaj pokazatelj obuhvaća sve letove IFR-a i izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

4. TROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1. Ključni pokazatelji performansi

Godišnja promjena prosječnog „utvrđenog jediničnog troška” (DUC) za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije, izračunana kako slijedi:

(a) taj je pokazatelj izražen kao postotak koji odražava godišnju promjenu prosječnog utvrđenog jediničnog troška na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi, počevši od polazne vrijednosti iz članka 9. stavka 4. točke (a);

- (b) ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;
- (c) prosječni utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije omjer je između utvrđenih troškova na ruti i predviđenog prometa na ruti, izraženog u jedinicama rutnih usluga, koji se očekuje tijekom svake godine referentnog razdoblja na razini Unije, kako je navedeno u pretpostavkama Komisije za određivanje ciljeva performansi na razini Unije u skladu s člankom 9. stavkom 3.;
- (d) prosječni utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije izračunava se u eurima i u realnim vrijednostima.

4.2. Pokazatelji za praćenje

Stvarni jedinični troškovi koje korisnici snose zasebno za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije, koji se izračunavaju kako slijedi:

- (a) ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao ponderirani prosjek zbroja utvrđenog jediničnog troška za svaku državu članicu za usluge u zračnoj plovidbi i prilagodbi u skladu s člankom 25. stavkom 2. koje proizlaze iz te godine;
- (b) ovaj se pokazatelj izražava u eurima i u nominalnim vrijednostima.

ODJELJAK 2.

Ključni pokazatelji performansi za postavljanje ciljeva na lokalnoj razini i pokazatelji za praćenje na lokalnoj razini

1. SIGURNOST

1.1. Ključni pokazatelj performansi

Razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću u skladu s odjeljkom 1. točkom 1.1.

Za potrebe ovog pokazatelja „lokalno” znači na razini pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

1.2. Pokazatelji za praćenje

- (a) Stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu u zračnim lukama u državi članici, izračunana kao ukupan broj neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu s utjecajem na sigurnost koji su se dogodili u tim zračnim lukama podijeljen s ukupnim brojem IFR i VFR kretanja u tim zračnim lukama.
- (b) Stopa povreda minimuma razdvajanja unutar zračnog prostora svih jedinica za operativne usluge u zračnom prometu koje imaju kontrolu u državi članici, izračunana kao ukupan broj povreda minimuma razdvajanja s utjecajem na sigurnost koje su se dogodile u tom zračnom prostoru podijeljen s ukupnim brojem kontroliranih sati leta u tom zračnom prostoru.
- (c) Stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu u zračnoj luci izračunana kao ukupan broj neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu s bilo kojim doprinosom iz operativnih usluga u zračnom prometu ili usluga CNS-a s utjecajem na sigurnost koji se dogodio u toj zračnoj luci podijeljen s ukupnim brojem IFR i VFR kretanja u toj zračnoj luci.
- (d) Stopa povreda minimuma razdvajanja unutar zračnog prostora u kojem pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža usluge u zračnom prometu, izračunana kao ukupan broj povreda minimuma razdvajanja s bilo kojim doprinosom iz operativnih usluga u zračnom prometu ili usluga CNS-a s utjecajem na sigurnost podijeljen s ukupnim brojem kontroliranih sati leta u tom zračnom prostoru.
- (e) Ako su uvedeni automatizirani sustavi za bilježenje podataka o sigurnosti, upotreba tih sustava od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, kao sastavnog dijela njihova okvira za upravljanje sigurnosnim rizicima, za potrebe prikupljanja, pohrane i procjene podataka u gotovo stvarnom vremenu, povezanih najmanje s povredama minimuma razdvajanja i stopama neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu.

Pokazatelji za praćenje iz ove točke izračunavaju se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

Za potrebe pokazatelja navedenih u točkama (a) i (c) „lokalno” znači na razini zračne luke. Za potrebe pokazatelja navedenog u točki (b) „lokalno” znači na nacionalnoj razini. Za potrebe pokazatelja navedenog u točki (d) „lokalno” znači na razini pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

2. OKOLIŠ

2.1. Ključni pokazatelj performansi

Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, izračunana kako slijedi:

- (a) ovaj je pokazatelj usporedba duljine rutnog dijela stvarne putanje izvedene iz podataka dobivenih nadzorom i postignute udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
- (b) „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko polazne i odredišne zračne luke;
- (c) ako let polazi iz zračne luke izvan lokalnog zračnog prostora ili stiže u nju, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se ulazna ili izlazna točka lokalnog zračnog prostora;
- (d) ako let polazi iz zračne luke u lokalnom zračnom prostoru i stiže u nju te prelazi zračni prostor izvan lokalnog, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar lokalnog zračnog prostora;
- (e) „postignuta udaljenost” je funkcija položaja točke ulaza leta u lokalni zračni prostor i točke izlaza leta iz lokalnog zračnog prostora. Postignuta udaljenost je doprinos tih točaka ortodromskoj udaljenosti između polazišta i odredišta leta;
- (f) za potrebe ovog pokazatelja „lokalni” znači na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, ovisno o razini na kojoj se utvrđuje plan performansi;
- (g) pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuju deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

2.2. Pokazatelji za praćenje

- (a) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za putanju iz zadnjeg dostavljenog plana leta, izračunana na lokalnoj razini kako slijedi:
 - i. razlika između duljine rutnog dijela putanje iz zadnjeg dostavljenog plana leta i odgovarajućeg dijela ortodromske udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
 - ii. „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;
 - iii. ako let polazi iz zračne luke izvan lokalnog zračnog prostora ili stiže u nju, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se ulazna ili izlazna točka lokalnog zračnog prostora;
 - iv. ako let polazi iz zračne luke u lokalnom zračnom prostoru i stiže u nju te prelazi zračni prostor izvan lokalnog, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar lokalnog zračnog prostora;
 - v. pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuju deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (b) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za najkraću ograničenu putanju, izračunana na lokalnoj razini kako slijedi:
 - i. pokazatelj je razlika između duljine rutnog dijela najkraće ograničene rute dostupne za planiranje leta, kako je izračunana s pomoću algoritama za pronalaženje putanje i sustava za potvrdu plana leta upravitelja mreže, te postignute udaljenosti zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
 - ii. ovim se pokazateljem uzimaju u obzir ograničenja zračnog prostora objavljena u dokumentu o dostupnosti ruta koji je izdao upravitelj mreže i stvarni status uvjetovanih ruta u vrijeme zadnjeg dostavljenog plana leta;
 - iii. „rutni dio” odnosi se na dio izvan kružnice od 40 NM oko polazne i odredišne zračne luke;

- iv. ako let polazi iz zračne luke izvan lokalnog zračnog prostora ili stiže u nju, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se ulazna ili izlazna točka lokalnog zračnog prostora;
 - v. ako let polazi iz zračne luke u lokalnom zračnom prostoru i stiže u nju te prelazi zračni prostor izvan lokalnog, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar lokalnog zračnog prostora;
 - vi. „postignuta udaljenost” je funkcija položaja točke ulaza leta u lokalni zračni prostor i točke izlaza leta iz lokalnog zračnog prostora. Postignuta udaljenost je doprinos tih točaka ortodromskoj udaljenosti između polazišta i odredišta leta;
 - vii. pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuju deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (c) Dodatno vrijeme u fazi taksiranja pri uzlijetanju, izračunano na lokalnoj razini kako slijedi:
- i. ovaj je pokazatelj razlika između stvarnog vremena taksiranja pri uzlijetanju i neometanog vremena taksiranja pri uzlijetanju;
 - ii. neometano vrijeme taksiranja pri uzlijetanju je vrijeme taksiranja pri uzlijetanju u razdobljima slabog prometa niske zagušenosti u zračnoj luci;
 - iii. ovaj se pokazatelj izražava u minutama po odlasku, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
- (d) Dodatno vrijeme u terminalnom zračnom prostoru, izračunano na lokalnoj razini kako slijedi:
- i. ovaj je pokazatelj razlika između vremena prelaska preko ASMA-e (*Arrival Sequencing and Metering Area* – područje sekvencioniranja i mjerenja pri dolascima) i neometanog vremena koje se temelji na vremenima prelaska preko ASMA-e;
 - ii. neometano vrijeme koje se temelji na vremenima prelaska preko ASMA-e utvrđuje se za svaku skupinu letova s istim parametrima, a to su klasa zrakoplova, ulazni sektor ASMA-e i uzletno-sletna staza te predstavlja vrijeme prelaska u razdobljima slabog prometa niske zagušenosti;
 - iii. ovaj se pokazatelj izražava u minutama po dolasku, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - iv. ASMA se definira kao valjak s polumjerom od 40 NM oko dolazne zračne luke.
- (e) Udio dolazaka koji izvode operaciju neprekidnog spuštanja (CDO), izračunan na lokalnoj razini kako slijedi:
- i. ovaj je pokazatelj omjer ukupnog broja dolazaka koji izvode CDO s referentne točke na visini iznad zemlje koju definira nacionalno nadzorno tijelo i ukupnog broja operacija dolaska;
 - ii. ovaj se pokazatelj izražava kao postotak, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
- (f) Djelotvorna upotreba rezerviranog ili odvojenog lokalnog zračnog prostora, izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (c).
- (g) Stopa planiranja putem dostupnih struktura lokalnog zračnog prostora izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (d).
- (h) Stopa upotrebe dostupnih struktura lokalnog zračnog prostora izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (e).
- (i) Za potrebe pokazatelja navedenih u točkama (a) i (b), „lokalno” znači na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, ovisno o razini na kojoj se utvrđuje plan performansi, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kao rezultat prekograničnih suradničkih aranžmana. Za potrebe pokazatelja navedenih u točkama (c) i (d), „lokalno” znači na razini zračne luke s najmanje 80 000 IFR kretanja u zračnom prijevozu po godini. Za potrebe pokazatelja navedenog u točki (e) „lokalno” znači na razini zračne luke. Za potrebe pokazatelja navedenih u točkama od (f) do (h), „lokalno” znači na nacionalnoj razini s podjelom na razini odgovornosti centara oblasne kontrole, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kao rezultat prekograničnih suradničkih aranžmana.

3. KAPACITET

3.1. Ključni pokazatelji performansi

- (a) Prosječne minute kašnjenja na ruti ATFM-a po letu koje se mogu pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, izračunane na sljedeći način:
- kašnjenje ATFM-a na ruti, izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.1. podtočkom (a);
 - ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi koji prelaze preko lokalnog zračnog prostora i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja; njime se obuhvaćaju i IFR letovi koji prelaze preko drugih zračnih prostora, kada se korekcije za kašnjenja primjenjuju kao rezultat postupka prilagodbe kašnjenja nakon operacija koji koordinira upravitelj mreže, kojim operativni dionici obavješćuju upravitelja mreže o pitanjima koja se odnose na mjerenje, klasifikaciju i dodjelu kašnjenja ATFM-a;
 - ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - za potrebe ovog pokazatelja „lokalno” znači na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, ovisno o razini na kojoj se utvrđuje plan performansi;
 - za praćenje, vrijednosti izračunane za ovaj pokazatelj raščlanjuju se na nacionalnoj razini u slučaju da se plan performansi utvrđuje na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kao rezultat prekograničnih suradničkih aranžmana.
- (b) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja pri dolasku ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi na terminalu i u zračnoj luci, izračunano na lokalnoj razini na sljedeći način:
- ovaj je pokazatelj prosječno kašnjenje pri dolasku u odredišnoj zračnoj luci uzrokovano regulacijama ATFM-a po dolaznom IFR letu;
 - ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi koji slijeću u odredišnu zračnu luku i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;
 - ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - za potrebe ovog pokazatelja „lokalno” znači na nacionalnoj razini;
 - za praćenje, vrijednosti izračunane za ovaj pokazatelj raščlanjuju se na razini zračne luke.

3.2. Pokazatelji za praćenje

- (a) Postotak IFR letova koji se pridržavaju svojih odlaznih slotova ATFM-a na lokalnoj razini, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
- (b) Prosječne minute kašnjenja pri polasku povezanog s kontrolom zračnog prometa po letu zbog ograničenja uzlijetanja u zračnoj luci odlaska, izračunane na lokalnoj razini kako slijedi:
- ovaj je pokazatelj kašnjenje pri polasku povezano s kontrolom zračnog prometa po odlaznom IFR letu;
 - ovaj pokazatelj uključuje sve IFR letove koji polijeću iz zračne luke odlaska i obuhvaća kašnjenja početka kretanja uzrokovana ograničenjima kontrole zračnog prometa kada je zrakoplov spreman za napuštanje odlazne stajanke;
 - ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
- (c) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja po letu u odlasku zbog svih uzroka, izračunano na lokalnoj razini u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.2. podtočkom (c).
- (d) Za potrebe pokazatelja navedenog u točki (a) „lokalno” znači na nacionalnoj razini s raščlambom na razini zračne luke. Za potrebe pokazatelja navedenog u točkama (b) i (c), „lokalno” znači na razini zračne luke za zračne luke s najmanje 80 000 IFR kretanja u zračnom prijevozu po godini.

4. TROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1. Ključni pokazatelji performansi

- (a) Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi, izračunan kako slijedi:
 - i. ovaj je pokazatelj omjer između utvrđenih troškova na ruti i predviđenog prometa u zoni naplate, izraženog u jedinicama rutnih usluga, koji se očekuje tijekom svake godine referentnog razdoblja na lokalnoj razini, navedenog u planovima performansi;
 - ii. ovaj se pokazatelj izražava u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;
 - iii. ovaj se pokazatelj dostavlja izračunan za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
- (b) Utvrđeni jedinični trošak za terminalne usluge u zračnoj plovidbi, izračunan kako slijedi:
 - i. ovaj je pokazatelj omjer između utvrđenih troškova i predviđenog prometa, izraženog u jedinicama terminalnih usluga, koji se očekuje tijekom svake godine referentnog razdoblja na lokalnoj razini, navedenog u planovima performansi;
 - ii. ovaj se pokazatelj izražava u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;
 - iii. ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
- (c) Za potrebe pokazatelja navedenih u točkama (a) i (b) „lokalno” znači na razini zone naplate.

4.2. Pokazatelji za praćenje

Stvarni jedinični troškovi koje korisnici snose zasebno za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, koji se izračunavaju kako slijedi:

- (a) ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao zbroj utvrđenog jediničnog troška za usluge u zračnoj plovidbi i prilagodbi u skladu s člankom 25. stavkom 2. koje proizlaze iz te godine;
- (b) ovaj se pokazatelj izražava u nominalnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti.

ODJELJAK 3.

Ključni pokazatelji uspješnosti za postavljanje ciljeva i praćenje mrežnih funkcija

- 1. Svi pokazatelji navedeni u ovom odjeljku primjenjuju se na zemljopisno područje obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe.

2. SIGURNOST

2.1. Ključni pokazatelji performansi

Razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću upravitelja mreže u skladu s odjeljkom 1. točkom 1.1.

2.2. Pokazatelji za praćenje

Prekomjerna produktivnost ATFM-a iznad ograničenja kapaciteta sektora koje je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi prijavio, ako se primjenjuju regulacije ATFM-a, izračunane kako slijedi:

- (a) omjer između vremena u kojem broj letova za više od 10 % prelazi ograničenja kapaciteta sektora koja je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi prijavio, ako se primjenjuju regulacije ATFM-a, i ukupnog vremena u kojem se primjenjuju regulacije ATFM-a, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;
- (b) za potrebe ovog pokazatelja, regulirano vrijeme dijeli se na podudarne dijelove sata na svakom 20-minutnom intervalu.

3. OKOLIŠ

3.1. Ključni pokazatelji performansi

Poboljšanje učinkovitosti leta na ruti koje je rezultat funkcije oblikovanja europske mreže ruta u vezi s putanjom iz zadnjeg dostavljenog plana leta, izraženo kao postotni bod godišnje razlike u učinkovitosti leta na ruti za putanju iz zadnjeg dostavljenog plana leta i izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (a).

4. KAPACITET

4.1. Ključni pokazatelji performansi

- (a) Postotak ušteda u pogledu kašnjenja na ruti ATFM-a zahvaljujući mrežnim postupcima kooperativnog odlučivanja i aktivnostima operativnog centra upravitelja mreže, u odnosu na ukupna godišnja smanjenja kašnjenja na ruti ATFM-a, pri čemu se kašnjenje na ruti ATFM-a izračunava u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.1.
- (b) Postotak ušteda u pogledu kašnjenja pri dolasku ATFM-a zahvaljujući mrežnim postupcima kooperativnog odlučivanja i aktivnostima operativnog centra upravitelja mreže, u odnosu na ukupna smanjenja kašnjenja ATFM-a pri dolasku, pri čemu se kašnjenje pri dolasku ATFM-a izračunava u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.2. podtočkom (a).

4.2. Pokazatelji za praćenje

- (a) Godišnji postotak IFR letova s kašnjenjem ATFM-a iznad 15 minuta.
- (b) Prosjek, tijekom kalendarske godine, dnevnog broja regulacija ATFM-a od kojih svaka proizvodi manje od 200 minuta kašnjenja.
- (c) Prosjek, tijekom kalendarske godine, kašnjenja na ruti ATFM-a tijekom vikenda izražen u minutama kašnjenja po letu.
- (d) Godišnji postotak prvog kašnjenja u rotaciji zbog kapaciteta i osoblja za predodabir centara oblasne kontrole/zračnih luka s najvećim potencijalom za smanjenje kašnjenja kako je utvrdio upravitelj mreže na godišnjoj osnovi.
- (e) Djelotvorna upotreba rezerviranog ili odvojenog zračnog prostora, izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (c).
- (f) Stopa planiranja putem dostupnih struktura zračnog prostora izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (d).
- (g) Stopa upotrebe dostupnih struktura zračnog prostora izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (e).

5. TROŠKOVNA UČINKOVITOST

5.1. Pokazatelji za praćenje

Jedinični trošak izvršenja zadaća upravitelja mreže, izračunan na sljedeći način:

- (a) ovaj pokazatelj je omjer između stvarnih troškova izvršenja zadaća upravitelja mreže i rutnog prometa, izraženog u jedinicama rutnih usluga, tijekom referentnog razdoblja, na razini zemljopisnog područja na kojem upravitelj mreže obavlja svoje zadaće potrebne za izvršavanje mrežnih funkcija;
 - (b) ovaj se pokazatelj izražava u eurima i u realnim vrijednostima;
 - (c) ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.
-

PRILOG II.

PREDLOŽAK ZA PLANOVE PERFORMANSI NA NACIONALNOJ RAZINI ILI NA RAZINI FUNKCIONALNOG BLOKA ZRAČNOG PROSTORA IZ ČLANKA 10. STAVKA 1.**1. UVOD**

- 1.1. Opis situacije, uključujući opseg plana s obzirom na zemljopisnu pokrivenost i usluge, popis obuhvaćenih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i druge opće informacije relevantne za plan performansi.
- 1.2. Predviđanja prometa iz članka 10. stavka 2. točaka (f) i (g) izražena u IFR kretanjima i u jedinicama usluga kojima se obrazlaže plan performansi na temelju osnovnih predviđanja Službe za statistiku i predviđanja Eurocontrola (STATFOR). Ako se predviđanja razlikuju od STATFOR-ovih osnovnih predviđanja, dokumentiraju se razlozi kojima se opravdava upotreba predviđanja koja se razlikuju u odnosu na predviđanja iz članka 10. stavka 2. točaka (f) i (g) i obrazloženje upotrebe tih predviđanja.
- 1.3. Opis ishoda savjetovanja s dionicima o nacrtu plana performansi, uključujući točke u kojima je došlo do sporazuma i neslaganja te razloge takvog neslaganja.
- 1.4. Popis zračnih luka koje podliježu programu performansi i sustavu utvrđivanja naknada, s njihovim prosječnim brojem IFR kretanja u zračnom prijevozu po godini.
- 1.5. Ako je primjenjivo, popis usluga za čije je pružanje utvrđeno da podliježe tržišnim uvjetima u skladu s člankom 35.
- 1.6. U pogledu planova performansi donesenih na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, opis postupka koji se primjenjuje za razvoj i donošenje plana performansi.
- 1.7. Naznaka primjenjuje li se pojednostavnjeni sustav utvrđivanja naknada iz članka 34. i ako se primjenjuje, dokaz da su uvjeti navedeni u tom članku ispunjeni, kao i opis primjene pojednostavnjenog sustava utvrđivanja naknada i njegovog opsega s obzirom na obuhvaćene zone naplate.

2. ULAGANJA

- 2.1. Opis i obrazloženje troškova, prirode i koristi novih i postojećih ulaganja u trajna sredstva planiranih tijekom referentnog razdoblja.
- 2.2 Informacije iz točke 2.1. posebno uključuju:
 - (a) utvrđene troškove novih i postojećih ulaganja u vezi s amortizacijom, troškom kapitala i troškom najma tijekom cijelog referentnog razdoblja i s obzirom na svaku kalendarsku godinu u skladu s Prilogom VII.;
 - (b) opis i obrazloženje velikih ulaganja, uključujući u pogledu sljedećih elemenata:
 - i. ukupne vrijednosti svakog većeg ulaganja;
 - ii. stečene ili razvijene imovine;
 - iii. informacija o koristima ulaganja za korisnike zračnog prostora i o rezultatima savjetovanja s predstavnicima korisnika zračnog prostora;
 - iv. u pogledu velikih ulaganja u sustave ATM-a:
 - razlikovanja između ulaganja u nove sustave, izmjena postojećih sustava i ulaganja u zamjenu;
 - obrazloženja važnosti svakog ulaganja uzimajući u obzir europski glavni plan ATM-a i zajedničke projekte iz članka 15.a Uredbe (EZ) br. 550/2004;
 - (c) pojednosti sinergija koje su postignute na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora ili, prema potrebi, drugim inicijativama za prekograničnu suradnju, posebno u smislu zajedničke infrastrukture i zajedničke javne nabave.

3. NACIONALNI CILJEVI PERFORMANSI ILI CILJEVI PERFORMANSI FAB-A TE MJERE ZA NJIHOVO OSTVARENJE

- 3.1. Nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a u svakom ključnom području performansi utvrđeni na temelju svakog ključnog pokazatelja performansi navedenog u odjeljku 2. Priloga I. uz obuhvaćanje svake kalendarske godine referentnog razdoblja.

- 3.2. Za sva ključna područja performansi, opis glavnih mjera koje su uspostavljene na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora za ostvarenje ciljeva performansi.
- 3.3. Dodatne informacije kojima se obrazlažu nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću:
- (a) utvrđeni troškovi za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi određeni u skladu s člankom 15. stavkom 2. točkama (a) i (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004 i ovom Uredbom, za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - (b) predviđanje jedinica rutnih i terminalnih usluga za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - (c) polazne vrijednosti za rutne i terminalne ciljeve povezane s troškovnom učinkovitošću iz članka 10. stavka 2. točke (a) te opis i obrazloženje metodologije upotrijebljene za procjenu tih vrijednosti za svaku zonu naplate;
 - (d) opis i obrazloženje kriterija i metodologije upotrijebljenih za raspodjelu troškova na zone naplate i raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u skladu s člankom 22. stavkom 5.;
 - (e) opis i obrazloženje prinosa na kapital dotičnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, kao i na omjer financijske poluge i na razinu i sastav imovine upotrijebljene za izračun troška kapitala sadržanog u utvrđenim troškovima;
 - (f) opis i obrazloženje ekonomskih pretpostavki, uključujući:
 - pretpostavke na kojima se temelji izračun troškova za mirovine u utvrđenim troškovima, uključujući opis relevantnih nacionalnih mirovinskih propisa i propisa o izračunu mirovina na kojima se te pretpostavke temelje, kao i informacije o tome predviđaju li se izmjene tih propisa;
 - pretpostavke o kamatnim stopama za zajmove kojima se financira pružanje usluga u zračnoj plovidbi, uključujući iznose, trajanje i druge relevantne informacije o zajmovima i objašnjenje za ponderiranu prosječnu kamatu na dug koja se upotrebljava za izračun stope troška kapitala prije oporezivanja i troška kapitala koji su sadržani u utvrđenim troškovima;
 - samo u informativne svrhe, prognoza inflacije na temelju indeksa potrošačkih cijena (CPI) Međunarodnog monetarnog fonda (MMF);
 - prilagodbe koje premašuju odredbe međunarodnih računovodstvenih standarda koje je Unija donijela na temelju Uredbe (EZ) br. 1126/2008 ⁽¹⁾;
 - (g) opis i objašnjenje prilagodbi koje proizlaze iz godina koje prethode referentnom razdoblju;
 - (h) identifikacija i kategorizacija utvrđenih troškova koji se odnose na troškovne stavke iz članka 28. stavka 3.;
 - (i) prema potrebi, opis svih znatnih restrukturiranja planiranih tijekom referentnog razdoblja;
 - (j) prema potrebi, odobreni troškovi restrukturiranja iz prethodnih referentnih razdoblja koji se trebaju nadoknaditi;
 - (k) tablice izvješćivanja i dodatne informacije koje se zahtijevaju u prilogima VII., IX. i XI. i koje se prilažu planu performansi.
- 3.4.. Raščlamba ciljeva performansi određenih u skladu s odjeljkom 2. točkom 2.1. i točkom 3.1. podtočkom (a) Priloga I. na razini svakog pojedinačnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi obuhvaćenog planom performansi i, u pogledu planova performansi utvrđenih na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, uz odražavanje doprinosa svakog dotičnog pružatelja ciljevima performansi na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora.
- 3.5. Ako ne postoji cilj performansi na razini Unije, opis i objašnjenje toga kako nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a pridonose poboljšanju performansi europske mreže ATM-a.
- 3.6 Opis i objašnjenje međusobnih ovisnosti i kompromisnih rješenja među ključnim područjima performansi, uključujući pretpostavke upotrijebljene za ocjenu kompromisnih rješenja.
4. PREKOGRANIČNE INICIJATIVE I PROVEDBA SESAR-A
- 4.1.. Opis inicijativa za prekograničnu suradnju koje se provode ili se planiraju provoditi na razini pružatelja usluga u zračnoj plovidbi za poboljšanje pružanja usluga u zračnoj plovidbi. Utvrđivanje poboljšanja performansi koja su omogućena tim inicijativama u različitim ključnim područjima performansi.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 1126/2008 od 3. studenoga 2008. o usvajanju određenih međunarodnih računovodstvenih standarda u skladu s Uredbom (EZ) br. 1606/2002 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 320, 29.11.2008., str. 1.).

- 4.2 Opis nedavnog i očekivanog napretka u uvođenju zajedničkih projekata SESAR iz članka 15.a Uredbe (EZ) br. 550/2004, te praksi upravljanja promjenama u vezi s planovima prijelaza kako bi se smanjio negativan utjecaj promjena na performanse mreže.

5. ARANŽMANI I PROGRAMI POTICAJA ZA PODJELU RIZIKA POVEZANOG S PROMETOM

- 5.1. U pogledu svake predmetne zone naplate, opis definiranih vrijednosti parametara podjele rizika povezanog s prometom koji se primjenjuju u skladu s člankom 27.:

- (a) utvrđivanje primjenjivog raspona iz članka 27. stavka 2. i rješenja u pogledu podjele rizika povezanog s prometom iz članka 27. stavka 3.;
- (b) u slučaju da nacionalno nadzorno tijelo prilagodi vrijednosti parametara mehanizma za podjelu rizika povezanog s prometom iz točke (a) u skladu s člankom 27. stavkom 5.:
 - i. obrazloženje definiranih vrijednosti parametara podjele rizika povezanog s prometom;
 - ii. opis postupka savjetovanja s korisnicima zračnog prostora i pružateljima usluga u zračnoj plovidbi o određivanju vrijednosti parametara podjele rizika povezanog s prometom i ishoda savjetovanja.

- 5.2. U odnosu na programe poticaja koji se primjenjuju tijekom referentnog razdoblja u skladu s člankom 11.:

- (a) opis i obrazloženje parametara programa poticaja definiranog u skladu s člankom 11. stavkom 3., uključujući središnje vrijednosti i mehanizam modulacije središnjih vrijednosti, ako je primjenjivo;
- (b) utvrđivanje pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i zona naplate na koje se primjenjuju programi poticaja;
- (c) prema potrebi, opis dodatnih programa poticaja iz članka 11. stavka 4.

6. PROVEDBA PLANA PERFORMANSI

Opis postupaka koje će poduzeti nacionalna nadzorna tijela:

- (a) kako bi se nadzirala provedba plana performansi;
- (b) kako bi se reagiralo na situaciju ako se tijekom referentnog razdoblja ciljevi ne ostvare.

PRILOG III.

PREDLOŽAK ZA PLAN PERFORMANSI MREŽE IZ ČLANKA 10. STAVKA 5.

1. UVOD

- 1.1 Opis situacije, uključujući opseg plana performansi mreže, obuhvaćene mrežne funkcije, uloge i odgovornosti te druge opće informacije relevantne za plan.
- 1.2. Opis predviđanja prometa i makroekonomskog scenarija na kojem se temelji plan performansi mreže.
- 1.3. Opis usklađenosti plana performansi mreže sa strateškim planom mreže.
- 1.4. Opis ishoda savjetovanja s dionicima o nacrtu plana performansi mreže, uključujući točke u kojima je došlo do sporazuma i neslaganja kao i razloge takvog neslaganja te opis rezultata savjetovanja s Upravnim odborom mreže.

2. DODANA VRIJEDNOST UPRAVITELJA MREŽE

Područja suradnje radi podupiranja zadaća i aktivnosti država članica, funkcionalnih blokova zračnog prostora, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, zračnih luka, civilnih i vojnih korisnika zračnog prostora.

Opis rada upravitelja mreže:

- (a) na izradi i usklađivanju operativnih i regionalnih operativnih koncepata;
- (b) na razvoju i usklađivanju projekata u zračnom prostoru na temelju prioriteta mreže, uključujući inicijative za prekogranično oblikovanje zračnog prostora;
- (c) na smanjenju neučinkovite uporabe mreže ruta i dostupnog zračnog prostora;
- (d) na razvoju boljih postupaka upravljanja zračnim prostorom i protokom zračnog prometa te upravljanja kapacitetom;
- (e) na usklađenom planiranju kapaciteta i mjerenju operativnih performansi;
- (f) na potpori za rješavanje problema nedostatka kontrolora zračnog prometa u cijeloj mreži;
- (g) na jačanju koordinacije tehničkih područja među ostalim na razini FAB-a i rješavanju pitanja tehničke interoperabilnosti među sustavima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, a posebno sa sustavima upravitelja mreže;
- (h) na potpori sigurnosti mreže i provedbi, praćenju i poboljšanju performansi lokalne sigurnosti.

3. CILJEVI PERFORMANSI, ZADAĆE I MJERE

3.1. Performanse sigurnosti upravitelja mreže

- (a) Cilj performansi upravitelja mreže u pogledu djelotvornosti upravljanja sigurnošću.
- (b) Opis mjera koje upravitelj mreže uspostavlja kako bi postigao taj cilj.
- (c) Opis mjera koje upravitelj mreže uspostavlja kako bi se uklonila prekomjerna produktivnost ATFM-a.

3.2. Performanse troškovne učinkovitosti upravitelja mreže

- (a) Opis mjera koje upravitelj mreže uspostavlja kako bi poboljšao troškovnu učinkovitost.

3.3. Ciljevi performansi i zadaće specifični za svaku mrežnu funkciju

- (a) Funkcija oblikovanja europske mreže ruta (ERND):
 - i. ciljevi performansi za ključni pokazatelj performansi naveden u odjeljku 3. točki 3.1. Priloga I;

- ii. opis i objašnjenje mjera kojima se nastoje postići ciljevi performansi za funkciju ERND-a:
 - mjere povezane s oblikovanjem učinkovite strukture zračnog prostora,
 - mjere povezane s boljom upotrebom zračnog prostora od strane operativnih dionika,
 - mjere povezane s optimizacijom letova;
 - iii. druge inicijative za učinkovitost leta.
- (b) Funkcija upravljanja protokom zračnog prometa (ATFM):
- i. ciljevi performansi za svaki relevantan ključni pokazatelj performansi naveden u odjeljku 3. točki 4.1. Priloga I.;
 - ii. opis i objašnjenje mjera kojima se nastoje postići ciljevi performansi za funkciju ATFM-a:
 - inicijative i mjere za smanjenje kašnjenja ATFM-a, uključujući kašnjenje vikendom, kašnjenja zbog vremenskih nepogoda, minimiziranje kašnjenja pojedinačnih letova, učinkovitost ATFM-a, reaktivna kašnjenja, prekomjerna produktivnost,
 - vojna dimenzija plana;
 - iii. druge inicijative u pogledu kapaciteta.
- (c) Funkcije koordinacije ograničenih resursa:
- i. funkcija koordinacije radijskih frekvencija:
 - opis potpore za kapacitet mreže,
 - opis posebnih ciljeva;
 - ii. funkcija koordinacije kodova radarskih transpondera:
 - opis potpore za sigurnost mreže,
 - opis posebnih ciljeva.
4. PROVEDBA PLANA PERFORMANSI MREŽE
- Opis mjera koje upravitelj mreže uspostavlja:
- (a) kako bi pomogao u praćenju provedbe plana performansi mreže i izvješćivanju o njoj;
 - (b) kako bi se reagiralo na situaciju ako se tijekom referentnog razdoblja ciljevi ne ostvare;
 - (c) kako bi komunicirao s nacionalnim nadzornim tijelima.
-

PRILOG IV.

KRITERIJI ZA OCJENJIVANJE PLANOVA I CILJEVA PERFORMANSI NA NACIONALNOJ RAZINI ILI NA RAZINI FUNKCIONALNOG BLOKA ZRAČNOG PROSTORA**1. OCJENJIVANJE USKLAĐENOSTI NACIONALNIH CILJEVA PERFORMANSI ILI CILJEVA PERFORMANSI FAB-A****1.1 SIGURNOST****Djelotvornost upravljanja sigurnošću**

Usklađenost nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a u pogledu razine djelotvornosti upravljanja sigurnošću s ciljevima performansi na razini Unije prema kojoj je, za svaku kalendarsku godinu referentnog razdoblja, razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću jednaka odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije ili više od njih.

1.2. OKOLIŠ**Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju**

Usklađenost nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a s ciljevima performansi na razini Unije za svaku kalendarsku godinu referentnog razdoblja, usporedbom nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi u okviru FAB-a s referentnim vrijednostima učinkovitosti horizontalnog leta na ruti utvrđenima u najnovijoj verziji plana poboljšanja europske mreže ruta dostupnoj u vrijeme donošenja ciljeva performansi na razini Unije.

Za potrebe ovog stavka, „referentna vrijednost učinkovitosti horizontalnog leta na ruti” znači vrijednost koju je upravitelj mreže procijenio za učinkovitost leta za stvarnu putanju na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, kako bi se osiguralo ostvarivanje cilja u pogledu učinkovitosti horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju na razini Unije.

1.3 KAPACITET**Prosječno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu**

Usklađenost nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a s ciljevima performansi na razini Unije za svaku kalendarsku godinu referentnog razdoblja, usporedbom nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a s referentnim vrijednostima utvrđenima u najnovijoj verziji plana mrežnih operacija dostupnoj u vrijeme donošenja ciljeva performansi na razini Unije.

1.4. TROŠKOVNA UČINKOVITOST**Utvrđeni jedinični rutni trošak**

- (a) Usklađenost kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate tijekom referentnog razdoblja s kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije tijekom istog razdoblja, pri čemu su ta kretanja izražena kao postotak.

Za potrebe izračuna tih kretanja upotrebljavaju se primjenjive ciljne vrijednosti na razini Unije i na lokalnoj razini te polazne vrijednosti za utvrđene jedinične troškove iz članka 9. stavka 4. točke (a) i članka 10. stavka 2. točke (a).

- (b) Usklađenost utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate tijekom razdoblja koje obuhvaća referentno razdoblje obuhvaćeno planom performansi i prethodno referentno razdoblje („dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška”) s kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije tijekom istog razdoblja, pri čemu su ta kretanja izražena kao postotak.

Dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate izračunava se upotrebom stvarnog jediničnog troška na razini zone naplate za godinu prije početka predmetnog prethodnog referentnog razdoblja.

- (c) Usklađenost razine utvrđenog jediničnog troška: usporedba polazne vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak iz članka 10. stavka 2. točke (a) na razini predmetne zone naplate s odgovarajućom prosječnom vrijednošću zona naplate u kojima pružatelji usluga u zračnoj plovidbi imaju slično operativno i ekonomsko okruženje kako je određeno u skladu s člankom 9. stavkom 4. točkom (c).

- (d) Odstupanje od kriterija iz točaka od (a) do (c) može se smatrati potrebnim i razmjernim:
- kako bi se omogućilo postizanje ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom određenim na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, pod uvjetom da je odstupanje od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije isključivo rezultat dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom; ili
 - kako bi se provele mjere restrukturiranja koje dovode do troškova restrukturiranja iz članka 2. stavka 18., pod uvjetom da je odstupanje isključivo rezultat tih troškova restrukturiranja i da se u planu performansi navede da će predmetne mjere restrukturiranja donijeti neto financijsku korist korisnicima zračnog prostora najkasnije u narednom referentnom razdoblju.

2. REVIZIJA NACRTA PLANOVA PERFORMANSI

2.1. Elementi koji podliježu reviziji:

- mjere za postizanje nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi FAB-a u svakom ključnom području performansi kako je navedeno u točki 3.2. Priloga II.;
- nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a u pogledu prosječnog kašnjenja pri dolasku ATFM-a po letu:
 - usporedba s razinom i kretanjem stvarnih performansi tijekom referentnog razdoblja koje prethodi referentnom razdoblju obuhvaćenom planom performansi;
 - na razini zračnih luka, usporedba performansi sa sličnim zračnim lukama;
- nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a u pogledu utvrđenih jediničnih terminalnih troškova:
 - usporedba s kretanjem utvrđenog jediničnog rutnog troška na lokalnoj razini;
 - usporedba s razinom i kretanjem stvarnih performansi tijekom referentnog razdoblja koje prethodi referentnom razdoblju obuhvaćenom planom performansi;
 - na razini zračne luke, usporedba performansi sa sličnim zračnim lukama;
- ključni čimbenici i parametri na kojima se temelje nacionalni ciljevi performansi ili ciljevi performansi FAB-a ili performanse u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću:
 - polazne vrijednosti i pretpostavke na kojima se temelji određivanje utvrđenih troškova za prvu godinu referentnog razdoblja, u usporedbi s najnovijim dostupnim stvarnim troškovima;
 - predviđanja prometa upotrijebljena u planu performansi i, ako se predviđanja razlikuju od osnovnih predviđanja STATFOR-a, pružena obrazloženja;
 - planirani trošak kapitala s obzirom na razinu i sastav regulatorne imovine, kao i planirani trošak stope kapitala prije oporezivanja, uključujući kamatnu stopu na dug i prinos na kapital;
 - utvrđeni troškovi novih i postojećih ulaganja i pružena obrazloženja za velika ulaganja;
 - utvrđeni troškovi za mirovine i pretpostavke na kojima se temelji njihov izračun;
 - pretpostavke o kamatnim stopama za zajmove kojima se financira pružanje usluga u zračnoj plovidbi, uključujući iznose, trajanje i druge relevantne informacije o zajmovima i poravnanje s ponderiranom prosječnom kamatom na dug koja se upotrebljava za izračun stope troška kapitala prije oporezivanja i troška kapitala koji su sadržani u utvrđenim troškovima;
 - metodologija koja se upotrebljava za raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga te obrazloženja za svaku promjenu metodologije u usporedbi s prethodnim referentnim razdobljem;
- vrijednosti parametara podjele rizika povezanog s prometom iz članka 27. stavaka 2. i 3. te, u slučaju da je nacionalno nadzorno tijelo prilagodilo vrijednosti za te parametre u skladu s člankom 27. stavkom 5., pružena obrazloženja za te vrijednosti;

- (f) program poticaja ili više njih iz članka 11. ili više njih;
 - (g) koristi i sinergije u pogledu performansi koje su omogućene inicijativama za prekograničnu suradnju, uključujući suradnju na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora ili preko industrijskih udruženja;
 - (h) u pogledu primjene pojednostavnjenog sustava utvrđivanja naknada iz članka 34., provjera jesu li ispunjeni kriteriji iz članka 34. stavka 2.
-

PRILOG V.

KRITERIJI ZA OCJENJIVANJE NACRTA PLANA PERFORMANSI MREŽE

- (a) Potpunost nacrtu plana performansi mreže u smislu elemenata potrebnih za ocjenjivanje usklađenosti sa zahtjevima navedenima u članku 10. stavku 5. i Prilogu III.;
 - (b) sveobuhvatnost aktivnosti koje poduzima upravitelj mreže kako bi se pridonijelo optimizaciji mreže koja obuhvaća aktivnosti navedene u točki 2. Priloga III.;
 - (c) usklađenost cilja u pogledu razine djelotvornosti upravljanja sigurnošću upravitelja mreže s ciljevima performansi na razini Unije prema kojoj je, za svaku kalendarsku godinu referentnog razdoblja, razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću jednaka odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije ili veća od njih;
 - (d) mjere za poboljšanje učinkovitosti leta koje su rezultat funkcije oblikovanja europske mreže ruta;
 - (e) smanjenja kašnjenja na ruti ATFM-a zahvaljujući mrežnim postupcima kooperativnog odlučivanja i aktivnostima operativnog centra upravitelja mreže;
 - (f) smanjenja kašnjenja pri dolasku ATFM-a zahvaljujući mrežnim postupcima kooperativnog odlučivanja i aktivnostima operativnog centra upravitelja mreže;
 - (g) primjerenost mjera kojima se nastoje postići ciljevi performansi za mrežne funkcije, uključujući relevantnost ulaganja i kapitalnih izdataka u pogledu glavnog europskog plana ATM-a, zajedničkih projekata iz članka 15.a Uredbe (EZ) br. 550/2004 i Uredbe (EU) br. 409/2013 te, prema potrebi, strateškog plana mreže.
-

PRILOG VI.

POPIS PODATAKA POVEZANIH S PERFORMANSAMA KOJI SE TREBAJU DOSTAVITI KOMISIJI ZA PRAĆENJE PERFORMANSI U SKLADU S ČLANKOM 36. STAVKOM 1. I ČLANKOM 37.**1. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU NACIONALNA NADZORNA TIJELA****1.1.. Nacionalna nadzorna tijela osiguravaju da se svaki mjesec dostavljaju sljedeći podaci:**

- (a) podaci koje upotrebljava i izračunava upravitelj mreže kako je definirano u Prilogu I. i Prilogu II. Provedbene uredbe (EU) 2019/123, uključujući planove leta za opći zračni promet prema pravilima IFR-a, stvarne rute usmjeravanja, podatke o nadzoru koji se temelje na intervalima za izvješćivanje od 30 sekundi, kašnjenja na ruti i pri dolasku ATFM-a, izuzeća od regulacija ATFM-a, poštovanje slotova ATFM-a i učestalost upotrebe uvjetnih ruta.

1.2. Nacionalna nadzorna tijela osiguravaju da se svake godine dostavljaju sljedeći podaci:

- (a) događaji koji se odnose na sigurnost povezani s ATM-om;
- (b) informacije o sigurnosnim preporukama i korektivnim mjerama poduzetima na temelju analize ili istrage nezgoda povezanih s ATM-om u skladu s Uredbom (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ i Uredbom (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾;
- (c) informacije koje su prikupili pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, operatori zračnih luka i zračni prijevoznici putem automatiziranih sustava za bilježenje podataka o sigurnosti, ako su dostupni, najmanje o neodobrenim ulazima na uzletno-sletnu stazu i povredama minimuma razdvajanja;
- (d) kretanja najmanje u pogledu povreda minimuma razdvajanja i neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu u svim jedinicama za operativne usluge u zračnom prometu.

2. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU PRUŽATELJI USLUGA U ZRAČNOJ PLOVIDBI**2.1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi svake godine dostavljaju:**

- (a) podatke navedene u specifikaciji Eurocontrol-a pod naslovom *Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure* (Eurocontrol: Specifikacija za dostavljanje ekonomskih informacija), izdanje 2.6. od 31. prosinca 2008. s upućivanjem Eurocontrol-SPEC-0117 za dostavljanje podataka do 2013., uključujući tu godinu i izdanje 3.0 od 4. prosinca 2012. za godinu 2014. i nadalje.

Ti se podaci dostavljaju do 15. srpnja godine $n + 1$, osim podataka o predviđanjima koji se dostavljaju do 1. studenoga godine $n + 1$;

- (b) informacije potrebne za praćenje ključnih pokazatelja performansi i pokazatelja za praćenje iz odjeljka 2. točaka 1.1. i 1.2. Priloga I.

Te se informacije dostavljaju do 1. veljače svake godine;

- (c) informacije o događajima koji se odnose na sigurnost prikupljenima putem automatiziranih sustava za bilježenje podataka o sigurnosti ako su dostupni;
- (d) kretanja najmanje u pogledu povreda minimuma razdvajanja i neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu u svim jedinicama za operativne usluge u zračnom prometu iz dobrovoljnih izvješća i automatiziranih sustava za bilježenje podataka o sigurnosti ako su oni dostupni.

2.2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi dostavljaju podatke iz članka 4. na zahtjev.

⁽¹⁾ Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010., str. 35.).

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu, o izmjeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 (SL L 122, 24.4.2014., str. 18.).

3. PODACI KOJE TREBAJU DOSTAVITI OPERATORI ZRAČNIH LUKA ZA ZRAČNE LUKE S NAJMANJE 80 000 IFR KRETANJA U ZRAČNOM PRIJEVOZU PO GODINI

Operatori zračnih luka dostavljaju sljedeće:

- (a) podatke na koje se upućuje u dokumentu o specifikaciji Eurocontrol-a pod naslovom *Airport Operator Data Flow – Data Specification* (Protok podataka za operatore zračnih luka – specifikacija podataka), verzija 1.0, 2018.

Ti se podaci dostavljaju svaki mjesec;

- (b) informacije o događajima koji se odnose na sigurnost prikupljenima putem automatiziranih sustava za bilježenje podataka o sigurnosti ako su dostupni.

Ti se podaci dostavljaju svake godine.

4. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU KOORDINATORI ZRAČNIH LUKA

Koordinatori zračnih luka dostavljaju podatke iz članka 4. stavka 8. točaka (c) i (d) Uredbe (EEZ) br. 95/93 dva puta godišnje, u skladu s vremenskim razmacima iz članka 6. te uredbe.

5. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU KORISNICI ZRAČNOG PROSTORA

Korisnici zračnog prostora dostavljaju sljedeće:

- (a) podatke na koje se upućuje u dokumentu o specifikaciji Eurocontrol-a pod naslovom *Air Transport Operator Data Flow – Data Specification* (Protok podataka za zračne prijevoznike – specifikacija podataka), verzija 1.0, 2018.

Ti se podaci dostavljaju svaki mjesec;

- (b) informacije o događajima koji se odnose na sigurnost prikupljenima putem automatiziranih sustava za bilježenje podataka o sigurnosti ako su dostupni.

Ti se podaci dostavljaju svake godine.

6. PODACI KOJE TREBA DOSTAVITI UPRAVITELJ MREŽE

Upravitelj mreže svaki mjesec dostavlja podatke potrebne za praćenje ključnih pokazatelja performansi i pokazatelja za praćenje iz odjeljka 1. točaka 2. i 3., odjeljka 2. točaka 2. i 3. i odjeljka 3. Priloga I.

PRILOG VII.

UTVRĐENI I STVARNI TROŠKOVI

1. TABLICA IZVJEŠĆIVANJA O UKUPNIM TROŠKOVIMA I JEDINIČNIM TROŠKOVIMA

- 1.1. Tablica izvješćivanja o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima popunjava se zasebno za svaki relevantan subjekt koji snosi troškove u zoni naplate s pomoću predloška iz tablice 1. Osim toga, konsolidirana tablica izvješćivanja ispunjava se s pomoću predloška iz tablice 1. u kojem su objedinjeni podaci relevantnih subjekata za zonu naplate.

U pogledu terminalnih usluga u zračnoj plovidbi ispunjava se dodatna tablica izvješćivanja o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima za svaku zračnu luku koja podliježe ovoj Uredbi uporabom predloška iz tablice 1. Ako države članice odluče primijeniti odredbe ove Uredbe na druge zračne luke iz članka 1. stavka 4., troškovi tih zračnih luka mogu se prikazati u konsolidiranoj tablici uporabom predloška iz tablice 1., osim ukupnih troškova iz retka 4.2. u tablici 1. koji se dostavljaju za svaku zračnu luku zasebno.

Ako se zona naplate proteže preko zračnog prostora više država članica, u skladu sa zahtjevima dosljedne i jedinstvene primjene iz članka 21. stavka 4. ispunjava se zajednička tablica izvješćivanja uporabom predloška iz tablice 1.

- 1.2. Tablice izvješćivanja o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima iz točke 1.1. ispunjavaju se u okviru plana performansi za svaku kalendarsku godinu referentnog razdoblja i ispunjavaju se svake godine u okviru izvješća o stvarnim troškovima i stvarnim jedinicama usluga. Stvarne jedinice usluga utvrđuju se na temelju podataka koje je dostavio subjekt koji izdaje račun za naknade i naplaćuje ih. Svaka razlika u odnosu na te podatke mora biti propisno obrazložena u dodatnim informacijama.

Tablica 1. Ukupni troškovi i jedinični troškovi

Ime zone naplate
Valuta
Ime subjekta

Utvrđeni troškovi – Plan performansi – Referentno razdoblje						Stvarni troškovi – Referentno razdoblje				
Pojedinosti o troškovima	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
1. Pojedinosti prema prirodi (u nominalnim vrijednostima)										
1.1. Osoblje										
od čega troškovi za mirovine										
1.2. Drugi operativni troškovi										
1.3. Amortizacija										
1.4. Trošak kapitala										
1.5. Izvanredne stavke										
1.6. Ukupni troškovi										
Ukupno % n/n – 1										
2. Pojedinosti prema usluzi (u nominalnim vrijednostima)										
2.1. Upravljanje zračnim prometom										
2.2. Komunikacija										
2.3. Navigacija										
2.4. Nadzor										
2.5. Potraga i spašavanje										
2.6. Zrakoplovne informacije										
2.7. Meteorološke usluge										
2.8. Troškovi nadzora										
2.9. Drugi troškovi države										
2.10. Ukupni troškovi										
Ukupno % n/n – 1										
3. Dodatne informacije (u nominalnim vrijednostima)										
Prosječna imovina										
3.1. Neto knjigovodstv. vrijednost trajnih sredstava										
3.2. Prilagodbe ukupne imovine										
3.3. Neto kratkotrajna imovina										
3.4. Ukupna vrijednost imovine										
Trošak kapitala %										
3.5. Trošak kapitala prije oporezivanja										
3.6. Prinos na kapital										
3.7. Prosječna kamata na dug										
3.8. Udio financiranja vlasničkim kapitalom										
Troškovi zajedničkih projekata										
3.9. Zajednički projekti										
Troškovi novih i postojećih ulaganja										
3.10. Amortizacija										
3.11. Trošak kapitala										
3.12. Trošak najma										
Troškovi Eurocontrola										
3.13. Troškovi Eurocontrola (Euro)										
3.14. Devizni tečaj (ako je primjenjivo)										
3.15. Troškovi Eurocontrola (nacionalna valuta)										
4. Ukupni troškovi nakon odbitka troškova za usluge za izuzete letove (u nominalnim vrijednostima)										
4.1. Troškovi za izuzete VFR letove										
4.2. Ukupni utvrđeni/stvarni troškovi										
5. Ključni pokazatelj performansi troškovne učinkovitosti – Utvrđeni/stvarni jedinični troškovi (u realnim vrijednostima)										
5.1. Inflacija %										
5.2. Indeks inflacije (1)										
5.3. Ukupni troškovi u realnim vrijednostima (2)										
Ukupno % n/n – 1										
5.4. Ukupne jedinice usluga										
Ukupno % n/n – 1										
5.5. Jedinični trošak u realnim cijenama (3)										
Ukupno % n/n – 1										

Stavke troškova i imovine u '000 - Jedinice usluga u '000

(1) Indeks inflacije - Osnovica 100 u N – 3

(2) Utvrđeni troškovi (plan performansi) i stvarni troškovi u realnim vrijednostima

(3) Utvrđeni jedinični troškovi (plan performansi) i stvarni jedinični troškovi u realnim vrijednostima

2. DODATNE INFORMACIJE UZ TABLICE IZVJEŠĆIVANJA O UKUPNIM TROŠKOVIMA I JEDINIČNIM TROŠKOVIMA
- 2.1. Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se zajedno s informacijama koje se nalaze u tablicama izvješćivanja o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima iz točke 1.1. prije početka referentnog razdoblja, kao dio plana performansi:
- (a) opis metodologije upotrijebljene za raspodjelu troškova objekata ili usluga među različitim uslugama u zračnoj plovidbi na temelju popisa objekata i usluga navedenih u regionalnom planu zračne plovidbe ICAO za europsku regiju (Doc 7754) kako je zadnje izmijenjen i opis metodologije upotrijebljene za raspodjelu tih troškova među različitim zonama naplate;
 - (b) opis metodologije i pretpostavki upotrijebljenih za utvrđivanje troškova usluga u zračnoj plovidbi pruženih VFR letovima, ako se za VFR letove odobravaju izuzeća u skladu s člankom 31. stavcima 3., 4. i 5.;
 - (c) kriteriji za raspodjelu troškova između terminalnih i rutnih usluga, u skladu s člankom 22. stavkom 5.;
 - (d) raščlamba meteoroloških troškova na izravne troškove i troškove pomoćnih meteoroloških postrojenja i usluga koji služe i ispunjavanju meteoroloških potreba općenito („temeljni troškovi MET”). Temeljni troškovi MET uključuju opću analizu i predviđanje, mreže za promatranje površine i gornjeg zračnog prostora, meteorološke komunikacijske sustave, centre za obradu podataka i za pružanje potpore temeljnom istraživanju, osposobljavanju i upravljanju;
 - (e) opis metodologije upotrijebljene za dodjelu ukupnih meteoroloških troškova i temeljnih troškova MET iz točke (d) civilnom zrakoplovstvu i među zonama naplate;
 - (f) za svaki subjekt, opis sastava svake stavke utvrđenih troškova prema prirodi i prema usluzi (točke 1. i 2. tablice 1.), uključujući opis glavnih čimbenika s objašnjenjem planiranih razlika tijekom referentnog razdoblja;
 - (g) za svaki subjekt, opis i obrazloženje metode utvrđene za izračun troškova amortizacije (točka 1.3. tablice 1.): povijesni troškovi ili trenutačni troškovi iz članka 22. stavka 4. četvrtog podstavka uz, ako se upotrebljava računovodstvo temeljeno na trenutačnim troškovima, dostavljanje usporedivih podataka o povijesnim troškovima;
 - (h) za svaki subjekt, opis i temeljne pretpostavke svake stavke dodatnih informacija (točka 3. tablice 1.), uključujući opis glavnih čimbenika kojima se objašnjavaju varijacije tijekom referentnog razdoblja;
 - (i) za svaki subjekt, opis pretpostavki upotrijebljenih za izračun troška kapitala (točka 1.4. tablice 1.), uključujući sastav imovine, prinos na kapital, prosječnu kamatu na dug i udjele financiranja imovine dugom i vlasničkim kapitalom;
 - (j) opis utvrđenih troškova zajedničkih projekata (točka 3.9. tablice 1.).
- Sve promjene točaka od (a) do (j) tijekom referentnog razdoblja dostavljaju se zajedno s informacijama dostavljenima u skladu s točkom 2.2.
- 2.2. Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se svake godine zajedno s informacijama koje se nalaze u tablicama izvješćivanja o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima iz točke 1.1.:
- (a) za svaki subjekt i za svaku stavku troškova, opis prijavljenih stvarnih troškova i razlika između tih troškova i utvrđenih troškova za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - (b) opis prijavljenih stvarnih jedinica usluga i opis svih razlika između tih jedinica i podataka koje je dostavio subjekt koji izdaje račun za naknade i naplaćuje ih, kao i sve razlike između tih jedinica i predviđanja navedenog u planu performansi za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - (c) raščlamba stvarnih troškova zajedničkih projekata po pojedinačnom projektu;
 - (d) obrazloženje razlike između utvrđenih i stvarnih troškova novih i postojećih ulaganja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, kao i razlika između planiranog i stvarnog datuma početka upotrebe trajnih sredstava koja se financiraju tim ulaganjima za svaku godinu referentnog razdoblja;
 - (e) opis ulagačkih projekata koji su dodani, otkazani ili zamijenjeni tijekom referentnog razdoblja u odnosu na velike ulagačke projekte koji su navedeni u planu performansi i koje je odobrilo nacionalno nadzorno tijelo u skladu s člankom 28. stavkom 4.

PRILOG VIII.

ZAHTEJEVI ZA IZRAČUN JEDINICA RUTNIH I TERMINALNIH USLUGA IZ ČLANKA 25.

1. Izračun jedinica rutnih usluga

- 1.1. Jedinice rutnih usluga izračunavaju se kao umnožak faktora udaljenosti i faktora mase za predmetni let. Ukupne jedinice rutnih usluga sastoje se od ukupnih jedinica usluga u odnosu na IFR letove, kao i jedinica usluga u odnosu na VFR letove, ako se VFR letovi ne izuzimaju u skladu s člankom 31. stavcima 3., 4. i 5.
- 1.2. Faktor udaljenosti u odnosu na određenu zonu naplate dobiva se tako da se sa 100 podijeli broj kilometara koji se prelete na ortodromskoj udaljenosti između aerodroma odlaska u zoni naplate ili točke ulaza u tu zonu i aerodroma dolaska u zoni naplate ili točke izlaza iz te zone u skladu sa stvarnom rutom koju je zabilježio upravitelj mreže.

Udaljenost koja se uzima u obzir smanjuje se za 20 kilometara za svako uzlijetanje i za svako slijetanje u zoni naplate.

- 1.3. Faktor mase, izražen kao broj s dva decimalna mjesta, jednak je drugom korijenu količnika koji se dobije tako da se s 50 podijeli broj metričkih tona, izražen kao broj s jednim decimalnim mjestom, maksimalne dopuštene mase pri uzlijetanju zrakoplova kako je prikazana u letačkom priručniku zrakoplova.
- 1.4. Kada zrakoplov ima više maksimalnih dopuštenih masa pri uzlijetanju, upotrebljava se ona koja je najveća.
- 1.5. Operatori zrakoplova daju izjavu o sastavu svoje flote i potvrđenoj maksimalnoj masi pri uzlijetanju svakog svojeg zrakoplova tijelu nadležnom za naplatu naknade kad god dođe do izmjene, a najmanje jednom godišnje.

Ako je faktor mase nepoznat, on se izračunava uzimanjem mase najtežeg zrakoplova te vrste koji postoji.

- 1.6. Ako se naknade naplaćuju na regionalnoj osnovi, države članice mogu donijeti zajedničke načine primjene.

2. Izračun jedinica terminalnih usluga

- 2.1. Jedinica terminalnih usluga jednaka je faktoru mase za predmetni zrakoplov.
- 2.2. Faktor mase, izražen kao broj s dva decimalna mjesta, jednak je količniku koji se dobije tako da se s 50 podijeli broj metričkih tona maksimalne dopuštene uzletne mase zrakoplova, kako je navedeno u točkama od 1.3. do 1.5. Priloga VIII. na potenciju 0,7.

PRILOG IX.

JEDINIČNE CIJENE

1. TABLICE IZVJEŠĆIVANJA O IZRAČUNU JEDINIČNIH CIJENA

Tablica izvješćivanja o izračunu jediničnih cijena popunjava se svake godine i zasebno za svaki relevantan subjekt koji snosi troškove u zoni naplate s pomoću predloška iz tablice 2. Osim toga, konsolidirana tablica izvješćivanja ispunjava se svake godine s pomoću predloška iz tablice 2. u kojem su objedinjeni podaci relevantnih subjekata za zonu naplate.

2. TABLICE IZVJEŠĆIVANJA O DODATNIM INFORMACIJAMA O PRILAGODBAMA

Konsolidirana tablica izvješćivanja za svaku zonu naplate o dodatnim informacijama o prilagodbama ispunjava se svake godine s pomoću predloška iz tablice 3.

3. TABLICE IZVJEŠĆIVANJA O DODATNIM INFORMACIJAMA O ZAJEDNIČKIM PROJEKTIMA I O PRIHODIMA IZ PROGRAMA POMOĆI UNIJE

Konsolidirana tablica izvješćivanja za svaku zonu naplate o dodatnim informacijama o zajedničkim projektima i o prihodima iz programa pomoći Unije ispunjava se svake godine s pomoću predloška iz tablice 4.

Tablica 2. – Izračun jediničnih cijena

Ime zone naplate Valuta Ime subjekta		Referentno razdoblje				
Tablica 2.A. – Prilagodbe koje se odnose na godinu n		N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
A. Podjela troškova						
Utvrđeni troškovi						
1.1. Utvrđeni troškovi u nominalnim vrijednostima - bez VFR-a - Tablica 1. (članak 22.)						
Izračun inflacijskog usklađivanja						
2.1. Utvrđeni troškovi koji podliježu inflacijskom usklađivanju						
2.2. Indeks predviđene inflacije - Tablica 1.						
2.3. Indeks stvarne inflacije - Tablica 1.						
2.4. Indeks ukupne stvarne/predviđene inflacije (u %)						
2.5. Inflacijsko usklađivanje koje se odnosi na godinu n (članak 26.)						
Razlike između utvrđenih i stvarnih troškova iz članka 28. stavaka od 4. do 6.						
3.1. Nova i postojeća ulaganja (članak 28. stavak 4.)						
3.3. Troškovi nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata (članak 28. stavak 5.)						
3.4. Troškovi Eurocontrola (članak 28. stavak 5.)						
3.5. Troškovi za mirovine (članak 28. stavak 6.)						
3.6. Kamate na zajmove (članak 28. stavak 6.)						
3.7. Promjene u pravu (članak 28. stavak 6.)						
3.8. Razlike između utvrđenih i stvarnih troškova koje se odnose na godinu n (članak 28. stavci od 4. do 6.)						
B. Podjela rizika povezanog s prometom						
Prilagodba podjele rizika povezanog s prometom						
4.1. Utvrđeni troškovi koji podliježu podjeli rizika povezanog s prometom						
4.2. % odstupanja % iz članka 27. stavaka 2. i 5.						
4.3. % dodatnog prihoda vraćenog korisnicima zračnog prostora iz članka 27. stavaka 3. i 5.						
4.4. % gubitka prihoda koji snose korisnici zračnog prostora iz članka 27. stavaka 3. i 5.						
4.5. % odstupanja iz članka 27. stavka 4.						
4.6. Ukupne predviđene jedinice usluga (plan performansi)						
4.7. Ukupne stvarne jedinice usluga						
4.8. Ukupne stvarne/predviđene jedinice usluga (u %)						
4.9. Prilagodba podjele rizika povezanog s prometom koja se odnosi na godinu n (članak 27. stavci od 2. do 5.)						
Prilagodbe prometa						
5.1. Za utvrđene troškove koji ne podliježu podjeli rizika povezanog s prometom (članak 27. stavak 8.)						
5.2. Prilagodbe jedinične cijene godine n koje ne podliježu podjeli rizika povezanog s prometom (čl. 27. st. 9.)						
5.3. Prilagodbe prometa koje se odnose na godinu n (članak 27. stavci 8. i 9.)						
C. Programi financijskih poticaja povezanih s kapacitetom i okolišem						
Prilagodbe koje se odnose na financijske poticaje						
6.1. Financijski poticaji koji se odnose na kapacitet (članak 11. stavak 3.)						
6.2. Financijski poticaji koji se odnose na okoliš (članak 11. stavak 4.)						
6.3. Dodatni financijski poticaji koji se odnose na kapacitet (članak 11. stavak 4.)						
6.4. Financijski poticaji koji se odnose na godinu n (članak 11. stavci 3. i 4.)						
D. Druge prilagodbe						
Modulacija naknada						
7.1. Prilagodba za osiguravanje neutralnosti modulacije naknada u godini n (članak 32. stavak 1.)						
Revizija jedinične cijene						
8.1. Privremena jedinična cijena koja se primjenjuje u godini n						
8.2. Razlika u prihodu zbog privremene primjene jedinične cijene u godini n (članak 29. stavak 5.)						
Unakrsno financiranje među zonama naplate						
9.1. Unakrsno financiranje do (-)/od (+) druge zone naplate ili više njih koje se odnosi na godinu n						
Drugi prihodi						
10.1. Programi pomoći Unije (članak 25. stavak 3. točka (a))						
10.2. Nacionalna javna sredstva (članak 25. stavak 3. točka (a))						
10.3. Komercijalne aktivnosti (članak 25. stavak 3. točka (b))						
10.4. Prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka (članak 25. stavak 3. točka (c))						
10.5. Ukupni drugi prihodi koji se odnose na godinu n (članak 25. stavak 3.)						
Primjena niže jedinične cijene						
11.1. Gubitak prihoda koji se odnosi na primjenu niže jedinične cijene u godini n (članak 29. stavak 6.)						
12. Ukupne prilagodbe koje se odnose na godinu n						
Tablica 2.B. - Izračun jedinične cijene za godinu n (1)						
	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	
13.1. Utvrđeni troškovi u nominalnim vrijednostima - bez VFR-a (članak 25. stavak 2. točka (a))						
13.2. Inflacijsko usklađivanje: iznos koji se prenosi u godinu n (članak 25. stavak 2. točka (b))						
13.3. Prilagodba podjele rizika povezanog s prometom: iznosi koji se prenose u godinu n (čl. 25. st. 2. točka (c))						
13.4. Razlike u troškovima prema čl. 28. st. od 4. do 6.: iznosi koji se prenose u godinu n (čl. 25. st. 2. točka (d))						
13.5. Financijski poticaji: iznosi koji se prenose u godinu n (članak 25. stavak 2. točka (e))						
13.6. Modulacija naknada: iznosi koji se prenose u godinu n (članak 25. stavak 2. točka (f))						
13.7. Prilagodbe prometa: iznosi koji se prenose u godinu n (članak 25. stavak 2. točka (g) i (h))						
13.8. Drugi prihodi (članak 25. stavak 2. točka (i))						
13.9. Unakrsno financiranje među zonama naplate (članak 25. stavak 2. točka (j))						
13.10. Razlika u prihodu zbog privremene primjene jedinične cijene (članak 25. stavak 2. točka (k))						
13.11. Sveukupni izračun jedinične cijene u godini n						
13.12. Ukupne predviđene jedinice usluga za godinu n (plan performansi)						
13.13. Jedinična cijena u godini n prema članku 25. stavku 2. (u nacionalnoj valuti)						
13.14. Smanjenje prema članku 29. stavku 6., prema potrebi (u nacionalnoj valuti)						
14. Jedinična cijena koja se primjenjuje u godini n						

Troškovi, prihodi i drugi iznosi u '000 - Jedinice usluga u '000

(1) Uključujući prilagodbe koje se odnose na prethodna referentna razdoblja (članak 25. stavak 2. točka (l))

Tablica 3. - Dodatne informacije o prilagodbama

Ime zone naplate							
Dodatne informacije o prilagodbama							
	Iznosi	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Nakon ref. raz.
Inflacijsko usklađivanje godina n							
Inflacijsko usklađivanje godina n + 1							
Inflacijsko usklađivanje godina n + 2							
Inflacijsko usklađivanje godina n + 3							
Inflacijsko usklađivanje godina n + 4							
Ukupno inflacijsko usklađivanje (članak 26.)							
Podjela rizika povezanog s prometom godina n							
Podjela rizika povezanog s prometom godina n + 1							
Podjela rizika povezanog s prometom godina n + 2							
Podjela rizika povezanog s prometom godina n + 3							
Podjela rizika povezanog s prometom godina n + 4							
Ukupna prilagodba podjele rizika povezanog s prometom (članak 27. stavci od 2. do 5.)							
Razlika u troškovima ulaganja godina n							
Razlika u troškovima ulaganja godina n + 1							
Razlika u troškovima ulaganja godina n + 2							
Razlika u troškovima ulaganja godina n + 3							
Razlika u troškovima ulaganja godina n + 4							
Ukupna prilagodba koja se odnosi na troškove ulaganja (članak 28. stavak 4.)							
Razlika u troškovima nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata godina n							
Razlika u troškovima nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata godina n + 1							
Razlika u troškovima nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata godina n + 2							
Razlika u troškovima nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata godina n + 3							
Razlika u troškovima nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata godina n + 4							
Uk. prilagodbe koje se odnose na troškove nadležnih tijela i kvalificiranih subjekata (čl. 28. st. 5.)							
Razlika u troškovima Eurocontrola godina n							
Razlika u troškovima Eurocontrola godina n + 1							
Razlika u troškovima Eurocontrola godina n + 2							
Razlika u troškovima Eurocontrola godina n + 3							
Razlika u troškovima Eurocontrola godina n + 4							
Ukupne prilagodbe koje se odnose na troškove Eurocontrola (članak 28. stavak 5.)							
Razlika u troškovima za mirovine godina n							
Razlika u troškovima za mirovine godina n + 1							
Razlika u troškovima za mirovine godina n + 2							
Razlika u troškovima za mirovine godina n + 3							
Razlika u troškovima za mirovine godina n + 4							
Ukupne prilagodbe koje se odnose na troškove za mirovine (članak 28. stavak 6.)							
Razlika u kamatama na zajmove godina n							
Razlika u kamatama na zajmove godina n + 1							
Razlika u kamatama na zajmove godina n + 2							
Razlika u kamatama na zajmove godina n + 3							
Razlika u kamatama na zajmove godina n + 4							
Ukupna prilagodba koja se odnosi na kamate na zajmove (članak 28. stavak 6.)							
Troškovi koji se odnose na promjenu u pravu godina n							
Troškovi koji se odnose na promjenu u pravu godina n + 1							
Troškovi koji se odnose na promjenu u pravu godina n + 2							
Troškovi koji se odnose na promjenu u pravu godina n + 3							
Troškovi koji se odnose na promjenu u pravu godina n + 4							
Ukupna prilagodba koja se odnosi na promjenu u pravu (članak 28. stavak 6.)							
Financijski poticaji godina n							
Financijski poticaji godina n + 1							
Financijski poticaji godina n + 2							
Financijski poticaji godina n + 3							
Financijski poticaji godina n + 4							
Ukupni financijski poticaji (članak 11. stavci 3. i 4.)							
Modulacija naknada godina n							
Modulacija naknada godina n + 1							
Modulacija naknada godina n + 2							
Modulacija naknada godina n + 3							
Modulacija naknada godina n + 4							
Ukupna prilagodba koja se odnosi na modulaciju naknada (članak 32. stavak 1.)							
Prilagodba prometa godina n							
Prilagodba prometa godina n + 1							
Prilagodba prometa godina n + 2							
Prilagodba prometa godina n + 3							
Prilagodba prometa godina n + 4							
Ukupna prilagodba prometa (članak 27. stavci 8. i 9.)							

Prihodi primljeni iz programa pomoći Unije u godini n							
Prihodi primljeni iz programa pomoći Unije u godini n + 1							
Prihodi primljeni iz programa pomoći Unije u godini n + 2							
Prihodi primljeni iz programa pomoći Unije u godini n + 3							
Prihodi primljeni iz programa pomoći Unije u godini n + 4							
Ukupni prihodi primljeni iz programa pomoći Unije (članak 25. stavak 3. točka (a))							
Prihodi primljeni iz nacionalnih javnih sredstava u godini n							
Prihodi primljeni iz nacionalnih javnih sredstava u godini n + 1							
Prihodi primljeni iz nacionalnih javnih sredstava u godini n + 2							
Prihodi primljeni iz nacionalnih javnih sredstava u godini n + 3							
Prihodi primljeni iz nacionalnih javnih sredstava u godini n + 4							
Ukupni prihodi primljeni iz nacionalnih javnih sredstava (članak 25. stavak 3. točka (a))							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n + 1							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n + 2							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n + 3							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n + 4							
Ukupni prihodi od komercijalnih aktivnosti (članak 25. stavak 3. točka (b))							
Prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka u godini n							
Prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka u godini n + 1							
Prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka u godini n + 2							
Prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka u godini n + 3							
Prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka u godini n + 4							
Ukupni prihodi od ugovora s operatorima zračnih luka (članak 25. stavak 3. točka(c))							
Razlika u prihodima - revizija jedinične cijene godina n							
Razlika u prihodima - revizija jedinične cijene godina n + 1							
Razlika u prihodima - revizija jedinične cijene godina n + 2							
Razlika u prihodima - revizija jedinične cijene godina n + 3							
Razlika u prihodima - revizija jedinične cijene godina n + 4							
Ukupne razlike u prihodima zbog privremene primjene jedinične cijene (članak 29. stavak 5.)							

Ukupno u '000 (nacionalna valuta)

4. DODATNE INFORMACIJE UZ TABLICE IZJEŠĆIVANJA IZ TOČAKA 1., 2. I 3.

Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se zajedno s informacijama koje se nalaze u tablicama izvješćivanja o izračunu jediničnih cijena i o dodatnim informacijama o prilagodbama iz točaka 1. i 2.:

- (a) opis i obrazloženje uspostave različitih zona naplate, posebno u pogledu zona naplate terminalnih naknada i potencijalnih unakrsnih subvencija među zonama naplate;
- (b) opis politike izuzeća i opis financijskih sredstava za pokrivanje troškova u vezi s tim izuzećima,
- (c) opis prilagodbi koje su rezultat mehanizma za podjelu rizika povezanog s prometom u skladu s člankom 27.;
- (d) opis razlika između utvrđenih troškova i stvarnih troškova godine n kao rezultat promjena troškova iz članka 28. stavka 3., uključujući opis promjena iz tog članka;
- (e) opis prilagodbi koje su rezultat nepredviđenih promjena troškova u skladu s člankom 28. stavcima od 3. do 6.;
- (f) opis drugih prihoda, ako ih ima, raščlanjenih na različite kategorije navedene u članku 25. stavku 3.;
- (g) opis primjene programa financijskih poticaja iz članka 11. stavaka 3. i 4. u godini n te financijskih pogodnosti i nepogodnosti koje su rezultat te primjene; opis i objašnjenje modulacije naknada za zračnu plovidbu koja se primjenjuje u godini n u skladu s člankom 32. prema potrebi i dodatnih prilagodbi koje su njezin rezultat.
- (h) opis prilagodbi koje se odnose na privremenu primjenu jedinične cijene iz članka 29. stavka 5.;
- (i) opis unakrsnog financiranja među zonama naplate rutnih naknada ili među zonama naplate terminalnih naknada u skladu s člankom 15. stavkom 2. točkom (e) Uredbe 550/2004;
- (j) informacije o primjeni niže jedinične cijene na temelju članka 29. stavka 6. od jedinične cijene koja se izračunava u skladu s člankom 25. stavkom 2. i sredstvima za financiranje razlike u prihodima;
- (k) informacije i raščlamba prilagodbi koje se odnose na prethodna referentna razdoblja i koje utječu na izračun jediničnih cijena.

Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se zajedno s informacijama koje se nalaze u tablicama izvješćivanja o dodatnim informacijama o zajedničkim projektima i o programima pomoći Unije iz točke 3.:

- (l) informacije o troškovima zajedničkih projekata i drugih financiranih projekata raščlanjene po pojedinačnom projektu, kao i javnim sredstvima koja su javna tijela dobila za te projekte.

PRILOG X.

KRITERIJI ZA OCJENJIVANJE TOGA PODLIJEŽE LI PRUŽANJE USLUGA IZ ČLANKA 35. STAVKA 1. TRŽIŠNIM UVJETIMA

1. Mjera u kojoj pružatelji usluga mogu slobodno odlučiti hoće li početi ili prestati s pružanjem tih usluga:
 - (a) postojanje bilo kakve znatne pravne, ekonomske ili druge prepreke koja bi pružatelja usluga spriječila u tome da ponudi pružanje ili nastavak pružanja tih usluga;
 - (b) opseg, trajanje i vrijednost ugovora o uslugama;
 - (c) postojanje postupaka kojima se omogućuje prenošenje materijalne i nematerijalne imovine, intelektualnog vlasništva i osoblja ili stavljanje na raspolaganje drugim stranama.
2. Mjera u kojoj postoji slobodan izbor u pogledu pružatelja usluga, uključujući, u slučaju zračnih luka, mogućnost pružanja terminalnih usluga u zračnoj plovidbi za vlastito poslovanje:
 - (a) postojanje pravnih, ugovornih ili praktičnih prepreka promjeni pružatelja usluga ili, u slučaju terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, pomak prema pružanju usluga u zračnoj plovidbi za vlastito poslovanje zračnih luka;
 - (b) postojanje postupka savjetovanja kako bi se stajališta korisnika zračnog prostora uzela u obzir pri promjeni aranžmana pružanja usluga.
3. Mjera u kojoj postoji struktura tržišta i tržišno natjecanje ili postoji vjerodostojna mogućnost tržišnog natjecanja:
 - (a) postojanje postupka javnog natječaja (nije primjenjivo u slučaju pružanja usluga za vlastito poslovanje);
 - (b) dokaz o vjerodostojnim alternativnim pružateljima usluga koji mogu sudjelovati u postupku javnog natječaja i koji su pružali usluge u prošlosti, uključujući mogućnost pružanja usluga za vlastito poslovanje zračne luke.
4. Za terminalne usluge u zračnoj plovidbi, mjera u kojoj zračne luke podliježu komercijalnim pritiscima na troškove ili regulaciji koja se temelji na poticajima:
 - (a) natječu li se zračne luke aktivno za zrakoplovne poslove;
 - (b) mjera u kojoj zračne luke snose trošak za usluge zračne plovidbe;
 - (c) posluju li zračne luke u konkurentskom okružju ili u okviru ekonomskih poticaja namijenjenih određivanju gornje granice cijena ili kakvim drugim poticajima za sniženja troškova.
5. Mjera u kojoj pružatelj terminalnih usluga u zračnoj plovidbi ili usluga CNS, MET i AIS te podatkovnih usluga ATM-a koji pruža i rutne usluge u zračnoj plovidbi ima odvojeno računovodstvo i izvješćivanje.
6. Za terminalne usluge u zračnoj plovidbi, ocjenjivanje iz ovog Priloga provodi se za svaku pojedinačnu zračnu luku ili za skupine zračnih luka.

PRILOG XI.

TABLICE IZVJEŠĆIVANJA ZA PODUPIRANJE TROŠKOVNE OSNOVICE I JEDINIČNIH CIJENA KOJE SE DOSTAVLJAJU KOMISIJI U SKLADU S ČLANKOM 35. STAVKOM 6.

1. TROŠKOVI USLUGA U ZRAČNOJ PLOVIDBI

1.1. Tablice izvješćivanja

Za potrebe dostavljanja podataka u tablicama A. i B. primjenjuju se sljedeće upute;

- (a) tablice se ispunjavaju za svaku zonu naplate. Troškovi i cijene utvrđuju se u nacionalnoj valuti;
- (b) za tablicu A. iznosi su stvarni iznosi za godine od $(n - 5)$ do godine $(n - 1)$ i planirani iznosi od godine (n) nadalje;
- (c) za tablicu B. godišnja cijena odražava vrijednost ugovora. Dotična država članica u tablici opisuje i navodi jedinicu rezultata za koju se smatra da određuje vrijednost ugovora. U pogledu terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, tablica B popunjava se zasebno za svaku zračnu luku u kojoj se usluge u zračnoj plovidbi pružaju pod tržišnim uvjetima u zoni naplate terminalnih naknada.

Tablica A.

Tablica A. Ukupni troškovi

Ime zone naplate
Valuta
Organizacija

Godina n

$(n - 5)$ A	$(n - 4)$ A	$(n - 3)$ A	$(n - 2)$ A	$(n - 1)$ A	(n) F	$(n + 1)$ F	$(n + 2)$ P	$(n + 3)$ P	$(n + 4)$ P
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------	-------------	-------------	-------------	-------------

Pojedinosti prema prirodi (u nominalnim vrijednostima)

Osoblje									
Druzi operativni troškovi									
Amortizacija									
Trošak kapitala									
Izvanredne stavke									
Ukupni troškovi									

Tablica B.

Tablica B. Godišnja cijena i jedinična cijena

Ime zone naplate
Valuta
Organizacija

Godina n

$(n - 5)$	$(n - 4)$	$(n - 3)$	$(n - 2)$	$(n - 1)$	(n)	$(n + 1)$	$(n + 2)$	$(n + 3)$	$(n + 4)$
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----	-----------	-----------	-----------	-----------

Godišnja cijena (a)									
Jedinica rezultata (b)									
Jedinična cijena									

(a) Godišnja cijena u '000 nacionalne valute

(b) Jedinica rezultata u <navesti>

1.2. Dodatne informacije

Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se zajedno s informacijama koje se nalaze u tablicama A. i B.:

- (a) opis jedinice rezultata upotrijebljene u tablici B.;
 - (b) opis kriterija upotrijebljenih za raspodjelu troškova objekata ili usluga među različitim uslugama zračne plovidbe na temelju popisa objekata i usluga navedenih u regionalnom planu zračne plovidbe ICAO za europsku regiju (Doc 7754),
 - (c) opis i objašnjenje razlika između planiranih i stvarnih iznosa za godine od $(n - 5)$ do $(n - 1)$ u odnosu na sve podatke navedene u tablicama A. i B.;
 - (d) opis i obrazloženje petogodišnjih planiranih troškova i ulaganja u odnosu na očekivani promet;
 - (e) opis i objašnjenje metode utvrđene za izračun troškova amortizacije: povijesni troškovi ili trenutačni troškovi;
 - (f) opravdanje troška kapitala, uključujući komponente aktive,
 - (g) opis izvora financiranja predmetnih usluga u zračnoj plovidbi za svaku zonu naplate ako usluge podliježu tržišnim uvjetima.
-

PRILOG XII.

KLJUČNI ELEMENTI ZA SAVJETOVANJA IZ ČLANKA 24. STAVKA 3. I ČLANKA 30. STAVKA 1.

1. Savjetovanje iz članka 24. stavka 3. posebno se odnosi na sljedeće ključne elemente povezane s transparentnošću troškova:
 - (a) stvarne troškove nastale tijekom prethodne godine i razliku između stvarnih troškova i utvrđenih troškova navedenih u planu performansi;
 - (b) kretanje troškova iz članka 28. stavka 3.
 2. Savjetovanje iz članka 30. stavka 1. posebno se odnosi na sljedeće ključne elemente povezane s transparentnošću jediničnih cijena:
 - (a) politiku naplate, uključujući, među ostalim vrijeme prilagodbi jediničnih cijena i unakrsnog financiranja među zonama naplate terminalnih naknada;
 - (b) kretanje prometa u usporedbi s predviđanjem prometa navedenim u planu performansi;
 - (c) primjenu mehanizma za podjelu rizika povezanog s prometom iz članka 27. i jednog ili više programa poticaja koji se provode na temelju članka 11.;
 - (d) ako je primjenjivo, planirane izmjene zona naplate terminalnih naknada u skladu s člankom 21. stavkom 5. točkom (a);
 - (e) ako je primjenjivo, predviđene usluge koje podliježu tržišnim uvjetima u skladu s člankom 35. stavkom 3. točkom (b).
-

PRILOG XIII.

POSEBNI ZAHTEJEVI ZA PROGRAME POTICAJA IZ ČLANKA 11. STAVKA 3.

1. MODULACIJA SREDIŠNJIH VRIJEDNOSTI

1.1. Za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Ako nacionalno nadzorno tijelo odluči primijeniti mehanizam modulacije rutnih središnjih vrijednosti u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (c) podtočkom ii. te točkom (g) podtočkama iii. i v., mehanizmom modulacije može se učiniti najmanje jedno od sljedećeg:

- a) omogućiti da se u obzir uzmu znatne i nepredviđene promjene u prometu, a u tom se slučaju središnja vrijednost za godinu n temelji na referentnoj vrijednosti na razini svakog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi iz plana mrežnih operacija godine $n - 1$ izdanog u studenome;
- b) ograničiti opseg poticaja kako bi se obuhvatili samo uzroci kašnjenja povezani s kapacitetom kontrole zračnog prometa (ATC), usmjeravanjem ruta ATC-a, osobljem ATC-a, opremom ATC-a, upravljanjem zračnim prostorom i posebnim događajima s oznakama C, R, S, T, M i P priručnika za korisnike ATFCM-a.

1.2. Za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

Ako nacionalno nadzorno tijelo odluči primijeniti mehanizam modulacije terminalnih središnjih vrijednosti u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (c) podtočkom ii. te točkom (g) podtočkama iii. i v., mehanizmom modulacije može se učiniti najmanje jedno od sljedećeg:

- a) omogućiti da se u obzir uzmu znatne i nepredviđene promjene u prometu, a u tom se slučaju središnja vrijednost za godinu n prilagođava na temelju objektivnih i transparentnih načela definiranih u planu performansi;
- b) ograničiti opseg poticaja kako bi se obuhvatili samo uzroci kašnjenja povezani s kapacitetom ATC-a, usmjeravanjem ruta ATC-a, osobljem ATC-a, opremom ATC-a, upravljanjem zračnim prostorom i posebnim događajima s oznakama C, R, S, T, M i P priručnika za korisnike ATFCM-a.

2. IZRAČUN FINACIJSKIH POGODNOSTI I NEPOGODNOSTI

2.1. Za rutne usluge u zračnoj plovidbi

- a) Financijska pogodnost iz članka 11. stavka 3. točke (e) izračunava se kao postotak utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje od korisnika zračnog prostora povećanjem jedinične cijene u godini $n + 2$ ako je odstupanje prosječnog kašnjenja ATFM-a po letu u godini n ispod središnje vrijednosti veće u apsolutnoj vrijednosti od donje granice simetričnog raspona iz članka 11. stavka 3. točke (d).

Postotak utvrđenih troškova, od donje granice simetričnog raspona do praga upozorenja iz članka 9. stavka 4. točke (b) podtočke iii., slijedi kliznu ljestvicu s maksimalnim fiksnim postotkom koji se primjenjuje ako je odstupanje prosječnog kašnjenja ATFM-a po letu u godini n ispod središnje vrijednosti u apsolutnoj vrijednosti jednako vrijednosti praga upozorenja ili veće od nje.

- b) Financijska nepogodnost iz članka 11. stavka 3. točke (f) izračunava se kao postotak utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje korisnicima zračnog prostora smanjenjem jedinične cijene u godini $n + 2$ ako je odstupanje prosječnog kašnjenja ATFM-a po letu u godini n iznad središnje vrijednosti veće u apsolutnoj vrijednosti od gornje granice simetričnog raspona iz članka 11. stavka 3. točke (d).

Postotak utvrđenih troškova, od gornje granice simetričnog raspona do praga upozorenja iz članka 9. stavka 4. točke (b) podtočke iii., slijedi kliznu ljestvicu s maksimalnim fiksnim postotkom koji se primjenjuje ako je odstupanje prosječnog kašnjenja ATFM-a po letu u godini n iznad središnje vrijednosti u apsolutnoj vrijednosti jednako vrijednosti praga upozorenja ili veće od nje.

2.2. Za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

- a) Financijska pogodnost iz članka 11. stavka 3. točke (e) izračunava se kao postotak utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje od korisnika zračnog prostora povećanjem jedinične cijene u godini $n + 2$ ako je stvarno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po letu u godini n manje od donje granice simetričnog raspona iz članka 11. stavka 3. točke (d).

Postotak utvrđenih troškova, od donje granice simetričnog raspona do 50 % središnje vrijednosti, slijedi kliznu ljestvicu s maksimalnim fiksnim postotkom koji se primjenjuje ako je stvarno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po letu u godini n jednako ili manje od 50 % središnje vrijednosti.

- b) Financijska nepogodnost iz članka 11. stavka 3. točke (e) izračunava se kao postotak utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje korisnicima zračnog prostora smanjenjem jedinične cijene u godini $n + 2$ ako je stvarno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po letu u godini n veće od gornje granice simetričnog raspona iz članka 11. stavka 3. točke (d).

Postotak utvrđenih troškova, od gornje granice simetričnog raspona do 150 % središnje vrijednosti, slijedi kliznu ljestvicu s maksimalnim fiksnim postotkom koji se primjenjuje ako je stvarno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po letu u godini n jednako ili veće od 150 % središnje vrijednosti.
